9e Année ▰ N° 432 — 50 centimes — 29 Décembre 1906 ▰ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

UN VIRAGE EN BOBSLEIGH

à Leysin, en Suisse. *(Voir pp. 1014 et 1015)*

Dans ce numéro : **LES SPRINGBOCKS**

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Fermes & Châteaux ▰ Femina
Musica ▰ Le Petit Magazine ▰ ▰ ▰ ▰ ▰
9 & 11, Avenue de l'Opéra ▰ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L'HIVER EN SUISSE

Brochure illustrée éditée par les CHEMINS de FER FEDERAUX renseignant sur SÉJOURS et SPORTS D'HIVER envoyée gratis par l'AGENCE OFFICIELLE des C. F. F., 58, Boul[d] Haussmann, PARIS, *qui fournit aussi tous billets.*

Liste des principales Stations Hivernales et Sportives:

CHATEAU D'ŒX 1,000 mètres, au Centre des Alpes Vaudoises. Climat renommé, nombreux sports.

GRISONS CHEMIN de FER RHETIQUE (ligne de l'Albula, 1823 m. s/m.). Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe.

AROSA: Cure d'air. Station sportive de premier ordre.

COIRE: Séjour agréable d'été et d'hiver. Sports variés

DAVOS Premier centre du monde pour sports d'hiver: Patinage, Ski, Toboggan, etc.

HAUTE-ENGADINE Stations renommées pour les Sports. 1650/1856 m. s/m

KANDERSTEG Alt. 1.200 m. Oberland bernois. Tous sports d'hiver. Patinage 15,000 m²

LEYSIN Sanatoriums. Gd Hôtel, Mont-Blanc, Chamossaire F. 8-20. Soins méd. compris. Sports d'hiver

LUGANO Centre 3 lacs Suisses-Italiens. Ligne Gothard-Simplon. — Climat doux sans brouillard

MONTREUX La Perle du Léman. Climat le plus doux au Nord des Alpes. Tous sports d'hiver. Arrêt tous express du Simplon. Casino-Kursaal. Ch. de fer de montagne.

Ch. de fer MONTREUX-OBERLAND BERNOIS. Montreux via Simmenthal à Interlaken.

LES AVANTS: alt. 1000 m. RÉGION SUPÉRIEURE IDÉALE

TERRITET Glion **CAUX**

MONT-SOLEIL sur Saint-Imier, alt. 1290 mèt. Funiculaire. Belles pistes p[r] luge et ski

ZWEISIMMEN 1000 m. Soleil, pas de brouillard. Patinage, Bobsleigh, Ski, Cure d'air.

LES HOTELS DE LA SUISSE

Guide de la Société Suisse des Hôteliers.

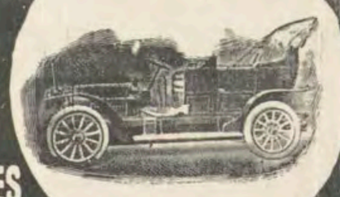
Prix et vues de 800 Hôtels. — Envoi contre 0[f] 25[c] par l'Agence Officielle des Chemins de fer Fédéraux Paris

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

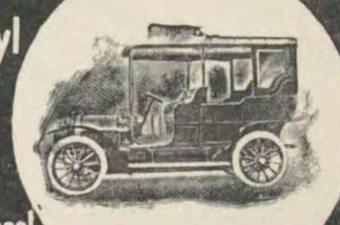
102, rue des Vivants BORDEAUX

LES VRAIES VOITURES DE GRAN TOURISM



VINOT DEGUINGAND

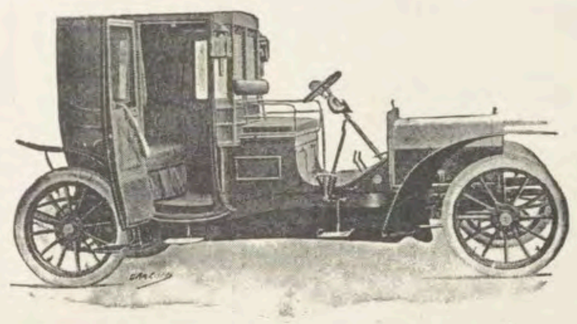
2&4 Cyl 12&60



29 Quai National PUTEAU (Seine

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**

La grande victorieuse en 1905



Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

HERNIE GUÉRI

BREVTÉS S.G.D.G.

par le Nouveau BANDAGE MEYRIG Accepté p[r] la Société de Chirurgie de P Recommandé par les Membres du Corps Médic

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le co supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le ma peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gê Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalo

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, P

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ANTIDÉRAPANT Paris. 11, Bd de Strasbourg USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur Le moins cher

La Semaine Comique, par Henriot.

— Il n'y a pas à dire, j'ai fait fortune avec l'automobile, les courses et les bicyclettes.

— Vous?... vous avez une auberge sur la grand' rou....

— Justement... où il ne venait personne autrefois... et qui est pleine de monde aujourd'hui!

— Crois-tu que Santos Dumont pourrait inventer un moteur capable d'enlever ma belle-mère? Je demande seulement qu'il la soulève à 25 mètres et la laisse retomber ensuite.

A l'Octroi.

Et s'il y a de l'alcool dans le ballon, comment pourrons-nous aller lui faire payer les droits d'entrée?

— Mais c'est fou, la navigation aérienne... c'est fou...

— Je vous ferai remarquer, homme de progrès, que c'est dans votre enfance ce que vous disiez des chemins de fer et il y a vingt ans ce que vous disiez de la bicyclette et de l'automobile.

COMPTOIR BISONTIN

E. Meillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Expédition

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

DÉFIEZ-VOUS, Mada

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les s au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU

Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUEL

LE FLACON: 10 fr. — Envoi franco contre mandat-post

Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, P

PNEU CUIR **VULCAN**

CONCOURS DU BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue St Ferdinand, PARIS

AUTO-FOURNITURES

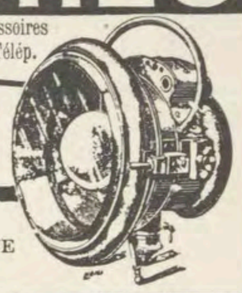
ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires d'Automobiles de la Sté Indle des Télép.

Concessionnaires des Phares et Lanternes le ZENITH

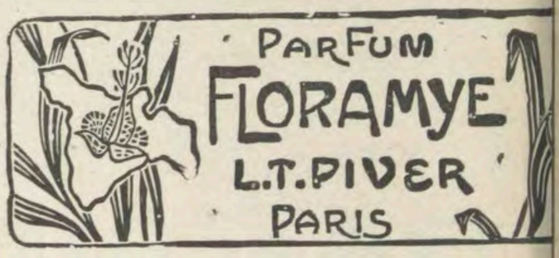
Auto-Alarme WEBER

Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL



HUSSENOT ET RAYNAUD

39, Rue de la Boëtie, Paris. TÉLÉPHONE 580.88



LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquell on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pou prix et renseignements s'adresser au Directeur d *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille

Les plus Hautes Récompenses

à rampes, monté sur ressorts.

à Manivelles. Envoi Fco du Catalogue

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèbe Liquides astringents.

GUÉRISON RADICAL et rapide des maladi contagieuses; très ef cace dans les maladi de la vessie: cystite du co catarrhe, hématurie.

113, faub. St-Honoré, PA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Décembre 1906 — N° 432
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LES AFRIKANDERS A L'ENTRAINEMENT. — UNE PASSE DE BROOKS

La fameuse équipe de rugby des Afrikanders que nous allons voir à Paris, le 3 janvier, continue en Angleterre la série de ses retentissantes victoires. Elle s'entraîne avec méthode. D. Brooks s'apprête ici à faire une passe qu'un de ses camarades va recevoir. Car le meilleur entraînement d'une équipe ne consiste pas à jouer de mauvaises parties, comme le font nos joueurs.

LA COURSE DE VITESSE EN 1907

La course sera=t=elle autorisée ? ⸗ Partisans des courses et partisans des concours ⸗ Opinions des constructeurs ⸗ Importance industrielle d'une épreuve de vitesse

La course de vitesse qui doit se disputer l'an prochain est, paraît-il, menacée d'interdiction. Cette information, parue en plein Salon, a, comme on pense, défrayé toutes les conversations et suscité de grandes discussions parmi les constructeurs et les sportsmen.

Deux écoles sont en présence : d'un côté les partisans irréductibles de la course de vitesse, qui déclarent que tout progrès important vient et ne peut venir que d'elle ; d'un autre, celui des partisans des grands concours de tourisme qui déclarent que les voitures de course sont des monstres établis sur des données spéciales, et n'ont aucun rapport avec la voiture livrée couramment aux clients. Ces derniers vont plus loin en affirmant que non seulement la course n'est pas utile, mais qu'elle est nuisible. Les constructeurs sont hypnotisés par la voiture de vitesse : ils se préoccupent de réaliser tous les perfectionnements sur des châssis particuliers destinés à disputer la ou les grandes épreuves de l'année et ne s'occupent que médiocrement de satisfaire leurs clients. A quoi on leur répond que si la voiture de tourisme est devenue aujourd'hui quasi-parfaite, c'est à la course qu'on le doit.

Pas une modification intéressante, pas une amélioration que la course n'ait expérimentée. Il faut lancer sur la route un engin puissant à toute allure, lui demander le maximum de l'effort pour se rendre compte des fautes commises ou des progrès réalisés. C'est à la course que l'on doit les châssis relativement légers et les moteurs puissants ; c'est à elle que l'on doit les embrayages résistants et les transmissions les plus vives ; on a beau médire de la course, les maisons qui ont pris part à toutes les épreuves de ces dernières années sont placées à la tête du mouvement industriel mondial. Les courses coûtent cher, dit-on, aux maisons qui les disputent. S'en plaignent-elles ? Au contraire, ce sont elles qui réclament une grande épreuve française annuelle qui leur permette de se rendre compte des progrès réalisés.

Bien mieux, c'est grâce à elles que les autres maisons, celles qui ne courent pas, peuvent, d'année en année, profiter des améliorations apportées à la construction et à l'établissement des voitures.

Comment serait organisée l'épreuve

Maintenant, le Comité de l'Automobile Club déclare que l'organisation de l'épreuve est infiniment coûteuse et que les bénéfices ne compensent jamais les dépenses. Cet argument l'avait presque décidé à supprimer la grande course, mais le vote presque unanime des Chambres Syndicales de l'industrie automobile avait réclamé pour 1907 le maintien de la compétition. On en était là ; le nouveau règlement publié récemment n'avait certes pas été approuvé par tout le monde. La consommation maxima d'essence fixée à 30 litres aux 100 kilomètres, la suppression de la limite de poids et le concours de pneumatiques facultatif adjoint à l'épreuve avaient mécontenté quelques constructeurs.

A l'étranger, l'empereur d'Allemagne avait décidé, au moment même où il était question de supprimer l'épreuve en France, d'instituer dans l'empire une course qu'il dotait d'une coupe. Il n'était question, cependant dans cette course de pure vitesse, que de voitures de tourisme dont le cylindrée ne dépasserait pas huit litres.

L'Automobile Club d'Italie, qui n'avait pu, organiser la Coupe Florio à Brescia, décidait, cette année, de faire disputer coûte que coûte cette épreuve indispensable à la prospérité de l'industrie italienne.

Cependant, la consommation maxima d'essence imposée par l'Automobile Club de France avait inquiété les constructeurs italiens ; le Club transalpin a pris récemment la décision de ne pas disputer l'épreuve française. Il est probable, d'ailleurs, qu'il reviendra sur cette décision.

Ainsi donc, l'épreuve semblait décidée, quand, brusquement, on apprit que le gouvernement avait, suivant une information officieuse, pris la résolution de ne pas l'autoriser. On faisait valoir les derniers arguments : l'inutilité des courses établies pour des voitures spéciales et aussi le danger de lancer sur les routes des voitures qui marchaient à une allure excessive.

Or, ce dernier argument, répondaient les partisans de la course, ne tient pas debout. Il est beaucoup plus dangereux de disputer des concours de tourisme sur des routes ouvertes au public que de courir une épreuve sur un circuit rigoureusement fermé. En effet, les concours de tourisme actuels, dans lesquels entrent en ligne des 60-chevaux qui marchent à 100 kilomètres à l'heure sont aussi dangereux que les anciennes courses de vitesse établies de capitale à capitale. La moyenne du gagnant de la Sarthe, qui tourne autour de cent kilomètres de moyenne pour les deux jours, n'est pas tellement supérieure à la moyenne de Gabriel, par exemple, dans Paris-Madrid. Il est donc un peu puéril de déclarer que les voitures de course sont plus dangereuses aujourd'hui qu'il y a quatre ans. Depuis qu'on a organisé des courses sur des routes spéciales, aucun accident ne s'est produit. On en peut dire autant des concours de tourisme, et l'on pourrait citer l'une des coupes de l'an dernier où l'une des voitures qui n'allait pas si vite, fit des victimes sur son passage.

D'ailleurs, le vote émis par les chambres syndicales indique assez les vœux de la majorité des constructeurs et à la nouvelle de l'interdiction probable, la commission sportive a décidé de faire une démarche auprès du gouvernement pour demander l'autorisation au ministre. Cette délégation comprendra, outre les membres de la commission, des représentants des constructeurs qui veulent prendre part à l'épreuve.

Il nous a paru intéressant de demander aux principaux constructeurs et à quelques personnalités très en vue du monde automobile, ce qu'ils pensaient de cette interdiction possible.

L'avis des constructeurs

On sait le cas que *M. Brasier* fait des courses ; quand nous lui demandons si la course de vitesse lui semble indispensable aux progrès de l'industrie nationale, il s'exclame :

— Mais j'ai déjà dit cent fois ce que je pensais de la suppression de l'épreuve annuelle. Supprimer la course, c'est supprimer le progrès. Dans une course, on éprouve les voitures et les matériaux, on se rend compte des faiblesses, on impose aux constructeurs une recherche constante vers le mieux. La course est indispensable.

On connaît l'opinion de *M. de Knyff* ; la maison Panhard et Levassor a pris part à toutes les compétitions depuis les premiers jours du sport automobile. M. de Knyff, président de la commission sportive de l'A. C. F. est résolument partisan des courses. La maison Panhard courra cette année et tâchera de renouveler ses fréquentes victoires.

M. Louis Renault est, lui aussi, partisan des courses. En dépit des commandes chaque jour plus nombreuses, l'usine de Billancourt mettra, cette année, en ligne les voitures de la Sarthe, auxquelles bien peu de modifications seront apportées ; elles ont fait leurs preuves.

Quand nous demandons à *M. Charron* son opinion sur les courses de vitesse, il lève les bras au ciel :

— La course est aussi indispensable à la voiture qu'au cheval. C'est dans la course que l'on découvre le crack ; c'est une sélection naturelle qui permet de connaître les qualité et les faiblesses d'une bête ou d'un châssis. Il faut courir pour progresser.

Inutile de dire que chez Diétrich on est résolument partisan de la course, on a couru et on courra. *M. Guyonnet* le déclare à qui veut l'entendre et *Duray*, à côté de sa voiture des Ardennes, dit l'utilité des course.

— C'est grâce à elles qu'aujourd'hui le chassis d'une 40-HP pèse à peine plus de neuf cents kilos, alors que jadis une 24-HP qui ne marchait pas pesait sensiblement davantage. On éprouve les matériaux, on se rend compte du rendement, et grâce à la course, dont on a tort de médire, on établit pour les clients des voitures de tourisme qui peuvent affronter tous les routes.

On courra chez *Clément*, et Albert Clément décrochera peut-être enfin la victoire qu'il mérite.

On courra chez *Gobron* ; c'est M. Kœchlin et M. Dureste qui l'affirment avec enthousiasme.

On courra naturellement chez Darracq, *M. Darracq* depuis toujours est trop partisan des courses pour renoncer aux épreuves. Au contraire, il disputera toutes les compétitions qui seront organisées ; on le verra en France, en Allemagne, aux Ardennes, à Brescia.

On courra chez *Tourand*, un nouveau concurrent pour les prochaines épreuves, qui a engagé Hémery comme premier conducteur de sa maison.

Après avoir entendu tant d'opinions favorables à la course, il nous a paru intéressant de demander à des maisons qui se sont spécialisées dans les épreuves, de tourisme ce qu'elles pensent de la course de vitesse. *M. Coquard*, l'excellent conducteur de chez Ariès ne se fait pas prier pour déclarer en son nom personnel :

—La course de vitesse est indispensable à l'industrie tant que l'on n'aura pas trouvé une formule qui permette au public de juger les concours de tourisme. Quinze catégories avec des places de premier dans chaque catégorie n'intéressent personne. Ceux qui gagnent une série font de la publicité sur cette victoire. La 60-chevaux qui fait un meilleur temps qu'une 24-chevaux ne prouve pas une qualité exceptionnelle. Evidemment, la voiture de course n'a aucun rapport avec la voiture de tourisme : on peut établir parfaitement un meilleur châssis pour une épreuve et livrer de la camelotte aux clients ; mais tout de même la course aura été un merveilleux champ d'expérience où les ingénieurs et les techniciens auront pris des leçons qui ne leur seront pas inutiles.

L'opinion du marquis de Dion

Les partisans du concours à tout prix se rangent derrière le marquis de Dion. On sait trop la haute indépendance de l'éminent sportsman pour croire que, quelle que soit son opinion, il marchera contre la course. Il a déclaré à l'un de nos confrères qu'il était loin d'être favorable aux épreuves de vitesse, et il songe avec mélancolie qu'on ne put organiser, par mauvaise volonté, le gigantesque Circuit européen. Cependant, le marquis de Dion, on en est sûr, sera le premier à réclamer une course que demandent ses principaux concurrents.

Il est évident que le concours a, pour l'acheteur, une importance réelle, il peut se rendre compte sur la route même de la valeur du châssis qu'il veut acheter, mais la course qui peut l'intéresser au point de vue sportif n'est pas faite pour lui, elle est faite pour les constructeurs qui, à armes égales, se disputent chaque année la suprématie et réalisent les progrès les plus sérieux et les améliorations les plus réelles en lançant sur la route des voitures d'expérience qui, évidemment, ne servent à rien, qu'à juger la valeur indiscutable des inventions, des découvertes et du travail de chaque année.

Ne serait-ce que pour cela, il faut souhaiter que la course de vitesse ait lieu l'an prochain ; mais il y a autre chose, qui n'a pas moins d'importance, c'est qu'aux yeux de l'étranger la grande épreuve annuelle montre, sans contestation possible, la suprématie et l'indiscutable supériorité de l'industrie française au omobile.

F. A. Wheel.

LES VOITURETTES AU SALON

Il y avait beaucoup de voiturettes au Salon de 1906, et les constructeurs français paraissent avoir compris enfin tout l'intérêt de la question. Nous reproduisons ici à peu près tous les modèles figurant au Salon avec leur nombre de cylindres, la force du moteur et le prix d'après les indications du catalogue.

UNE des principales caractéristiques du Salon de 1906, c'est l'augmentation considérable du nombre des voiturettes : il n'y a pas moins de 31 constructeurs, pour la quasi-totalité Français, qui se sont ainsi fait une spécialité de l'établissement du véhicule léger et économique.

Contrairement à ce que certains pourraient penser, le prix général des voiturettes est en augmentation très nette vis-à-vis de l'an dernier.

Hausse générale des prix

Cette année, en effet, comme l'a excellemment dit mon confrère Gatoux, plus de lutte pour le bon marché. Chacun a établi ses types et surtout ses prix sans s'occuper de ce que vendrait le voisin : plus d'immenses pancartes annonçant la merveille des merveilles pour un prix dérisoire. Cette lutte de camelots a cessé, tant mieux, cela n'est du reste, à notre point de vue, que le résultat naturel d'une année d'expériences... et de déboires.

Tandis que, d'un côté, les constructeurs, surpris dans la lutte à la baisse, s'apercevaient qu'ils ne gagnaient absolument rien que des soucis à ce genre de fabrication, d'autre part les clients constataient que les fameux aciers spéciaux dont on leur avait tant parlé avaient un grand degré de parenté avec l'acier doux ordinaire ou la fonte malléable, et les uns comme les autres concluent sans grands efforts que l'automobile bon marché est presque toujours la plus chère.

Les tendances générales

Trop souvent les constructeurs adonnés à la production des voiturettes se sont attachés à ne faire qu'une réduction homothétique de la grosse voiture avec ses complications nécessaires et son organisme fouillé. Comme, somme toute, la matière première ne compte pas, et que la main-d'œuvre a une influence prépondérante, les déboires furent nombreux. Il me semble que si j'avais à faire une voiturette de 8-chevaux, par exemple, j'adopterais les lignes générales suivantes.

Châssis-carrosserie en tôle emboutie, emploi de pièces matricées, depuis les essieux jusqu'aux mains, — moteur à refroidissement par air (ce qui d'un seul coup supprime la pompe, le radiateur et la tuyauterie d'eau) — emploi pour le moteur d'un monocylindre de 110 × 130 à soupapes commandées avec un lourd, un très lourd volant — embrayage de type Sizaire et Naudin, et enfin, pour la transmission, ma foi ! je crois bien que je m'adresserais à cette bonne vieille courroie, malgré que le public n'en veuille pas. Enfin, roulements à billes partout ; nous n'avons pas le moyen de perdre beaucoup de chevaux dans la transmission.

Un adage est trop répandu dans le monde des constructeurs : on ne lutte pas contre la mode.

Avec une ligne de conduite comme celle-ci, nous en serions toujours restés aux vieilles guimbardes, la mode étant essentiellement opposée au progrès mécanique. Croyez-vous que les soupapes commandées, l'allumage par magnéto, l'emploi général des roulements à billes et tant d'autres progrès réels ont dû lutter au début contre les esprits rétrogrades. ils ont finalement conquis la masse. Résumé : les constructeurs d'automobiles dignes de ce nom doivent forcer la mode, et non la subir.

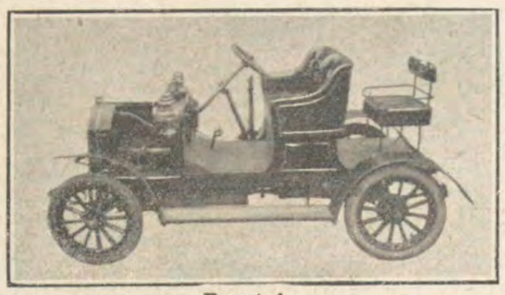
Ceci est surtout important en matière de voiturettes.

J'ai vu avec déplaisir les 4-cylindres microscopiques de 72 ou 75 d'alésage ; nous savons à n'en pas douter que si on veut un rendement convenable, il ne faut jamais descendre au-dessous d'un alésage minimum de 85. Et puis, une voiturette doit être avant tout simple et robuste.

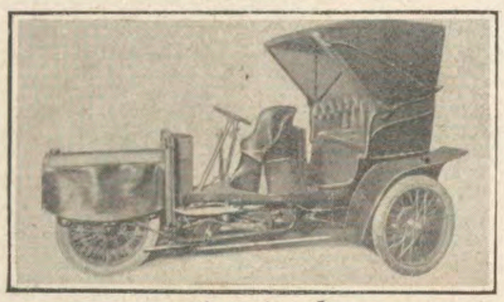
Au 2-cylindres, bâtard et mal venu, nous préférerons le monocylindre en lui adjoignant un volant sérieux. Nous n'aurons point, dites-vous, une voiture silencieuse ? C'est vrai, mais le silence, c'est du luxe pour la voiturette : l'acquéreur qui en fera une considération primordiale devra se payer une bonne 4 cylindres de 12-15 chevaux. Ce n'est déjà plus de la voiturette.

Je crois fermement à l'avenir du châssis-carrosserie dû à M. Sanchis et que les Forges de Douai (Etablissements Arbel) ont su exécuter avec maîtrise.

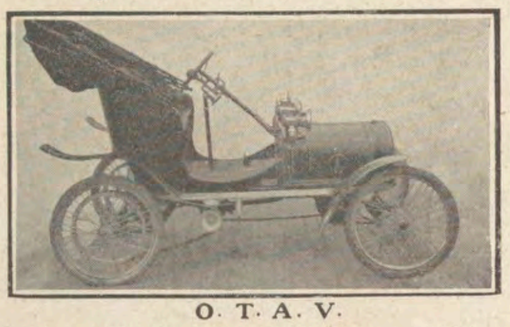
Tout le monde a les soupapes commandées et c'est tant mieux,



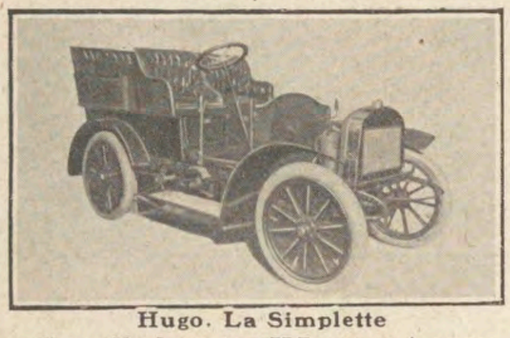
Ronteix
Un cylindre 84/90, 4 1/2 HP. 2.200 francs.



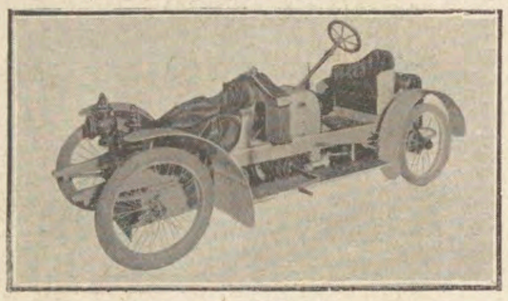
Autodem.
Un cylindre 7 HP, 2.400 francs.



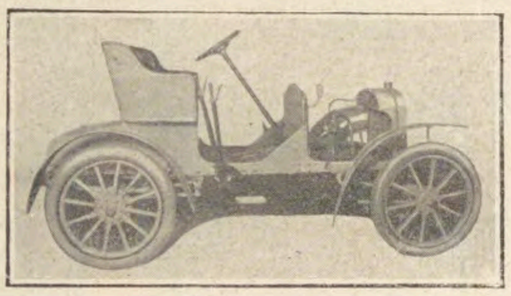
O. T. A. V.
Un cylindre 100/110, 5 1/2 HP. 2.400 francs.



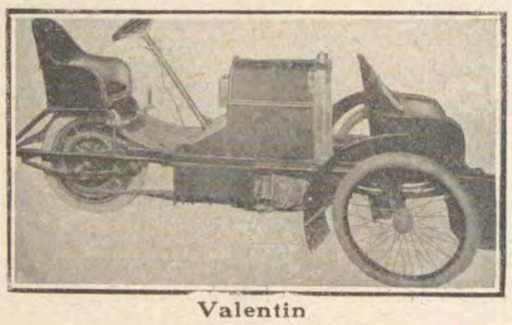
Hugo. La Simplette
Un cylindre 4 1/2 HP, 2.500 francs.



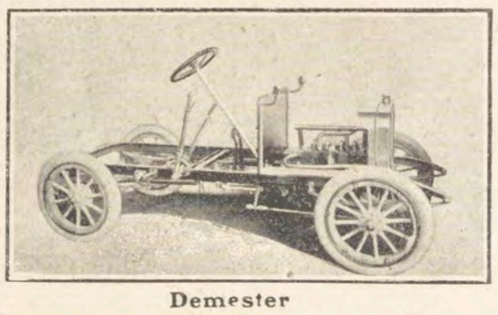
DeKert
Un cylindre 90/100, 8/10 HP. 2.500 francs.



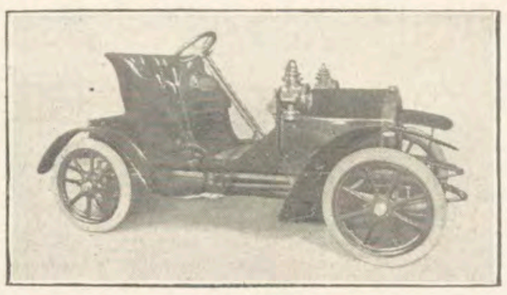
Chameroy.
Un cylindre 5 HP, 2.500 francs.



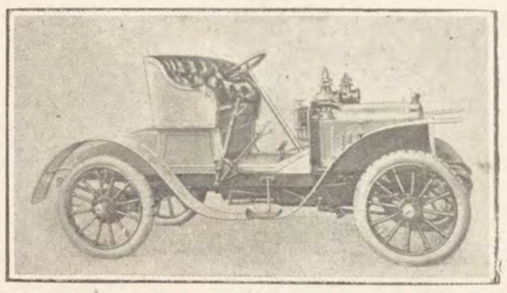
Valentin
Un cylindre 6 HP, 2.600.



Demester
Un cylindre 90/110, 6 1/2 HP, 2.900 francs.
Quatre cylindres 70/76, 8 HP, 3.800 francs.

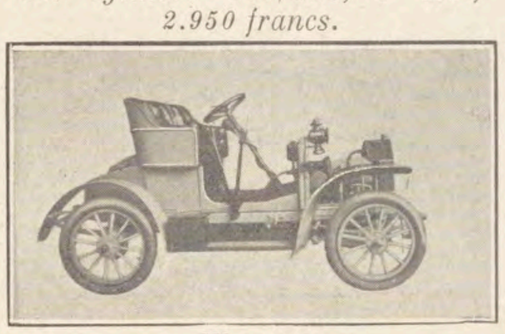


Ariane
Un cylindre 6/8 HP, 2.6 90 francs.

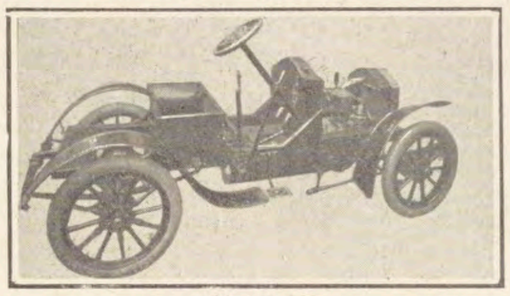


Prima.
Un cylindre 100/120, 6 HP, 2.875 francs.

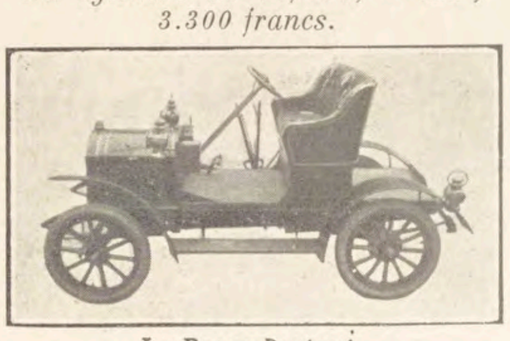
Orel.
Un cylindre 100/120, 7 HP, 2.950 francs.



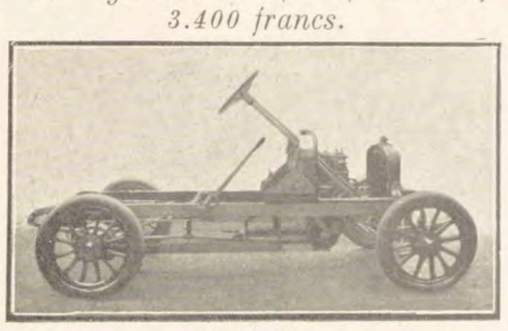
Werner.
Deux cylindres 70/100, 2.975 fr.



Alcyon
Un cylindre de 96/100, 7 HP, 3.300 francs.



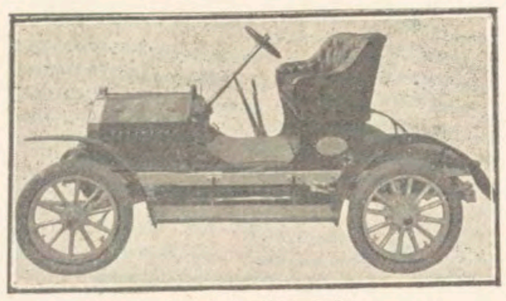
Le Passe-Partout.
Un cylindre 100/116, 8 HP, 3.400 francs.



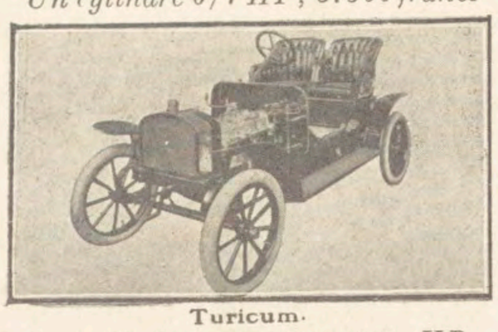
S. V. P.
Un cylindre 8 HP, 3.500 francs.

LES VOITURETTES AU SALON

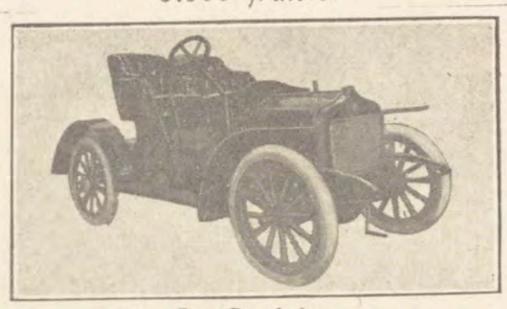
(Suite)



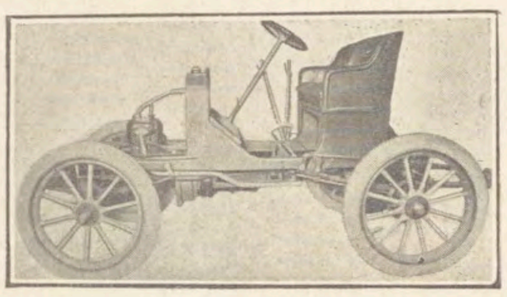
Doriot-Flandrin.
Un cylindre 6/7 HP, 3.500 francs



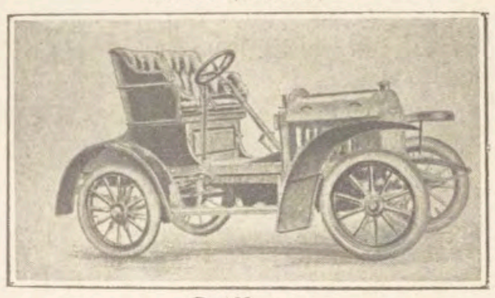
Turicum.
Un cylindre 110/110, 6/7 HP, 3.500 francs.



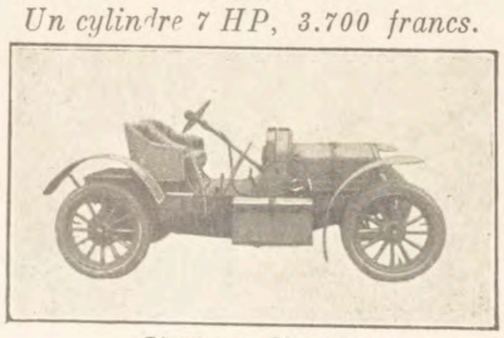
La Gauloise
Un cylindre 8 HP, 3.550 francs.



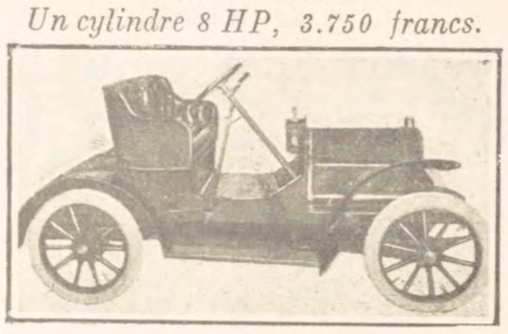
Basset et Méline
Deux cylindres 85/100, 8 HP, 3.600 francs.



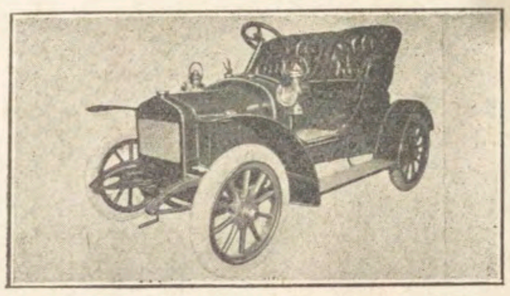
Griffon
Un cylindre 7 HP, 3.700 francs.



Sizaire et Naudin
Un cylindre 8 HP, 3.750 francs.



Darracq.
Un cylindre 105/120 7/9 HP, 3.800 francs.



L. Delage et Cie.
Un cylindre 6 HP, 3.950 francs.

En embrayages, beaucoup ont le bon vieux cône à cuir, certains ont préféré l'embrayage à plateaux, Alcyon, par exemple ; Sizaire et Naudin ont un excellent système, simple, robuste et de faible prix de revient.

Presque toujours trois vitesses ; enfin, les transmissions sont, dans la quasi-totalité des cas, à cardans longitudinaux. Seuls, Orel et Peugeot ont préféré la chaîne : ils n'ont peut-être pas tort.

Changements de vitesse par engrenages avec train baladeur, sauf quelques-uns, qui valent la mention.

Fouillaron a son changement de vitesse connu partout à présent : il est d'une entière progressivité et comprend, comme on sait, deux poulies extensibles reliées par une chaîne à maillons de cuir.

Bozier a une nouveauté réellement intéressante dans le mécanisme de changement de vitesse : cinq pignons enfermés dans une toute petite boîte arrivent à donner quatre vitesses avant et une arrière et permettent en outre de revenir de la quatrième au point mort sans passer par les intermédiaires.

La voiturette S. V. P. (Regner) emploie une transmission par courroie qui est fort bien étudiée et qui doit réussir.

Turicum emploie le système du galet de friction qui a l'avantage de fournir à bon compte une bonne solution théorique du changement de vitesse continu et progressif.

Tout ce petit véhicule est gentiment étudié : il y a là d'excellentes idées, une bonne application, par exemple de l'air-cooling, une suspension étudiée, etc., mais peut-être l'adoption de certaines nouveautés était-elle moins justifiée : l'emploi des tubes métalliques pour les rais, par exemple.

Néanmoins, cette Turicum mérite un examen sérieux et doit plaire à toute une catégorie d'acheteurs.

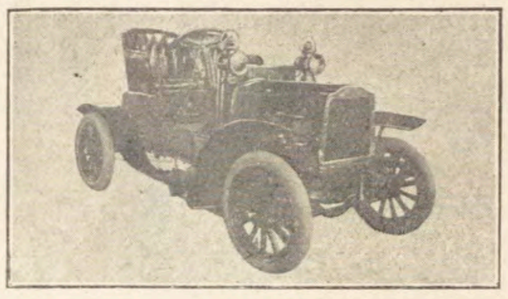
Quelques véhicules légers ont les baladeurs multiples, Zedel par exemple.

Je ne puis, on le comprend, examiner le détail de chacune des voiturettes présentes, mais, en dehors de celles que j'ai citées plus haut, je signale aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, comme particulièrement dignes de leur attention, les voiturettes suivantes :

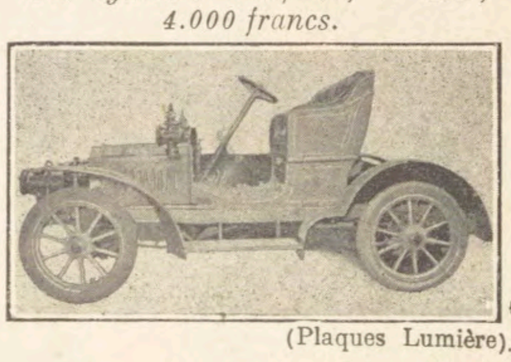
Alcyon, Bolide, Civelli de Bosch, Delage, Demeester, Doriot-Flandrin, Grégoire, Griffon, Hurtu, Helbé, Orel, Passe-Partout, Peugeot, Prima, Vulpes, O. T. A. V. et Zédel.

Dans l'ensemble, immense progrès pour cette question de la voiturette Il y a, à l'heure actuelle, au moins vingt bonnes marques, entre lesquelles le client éventuel sera assez embarrassé de fixer son choix.

C. Faroux.

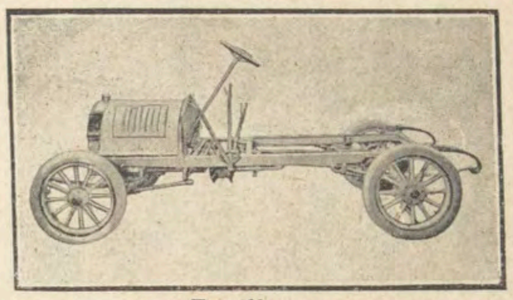


Mira
Un cylindre 100/120, 8 HP, 4.000 francs.

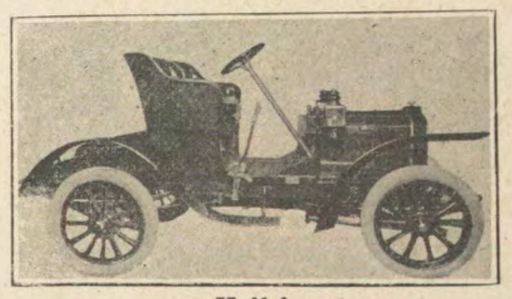


(Plaques Lumière).

Lion Peugeot.
Un cylindre 100/100, 6 HP, 4.100 francs.

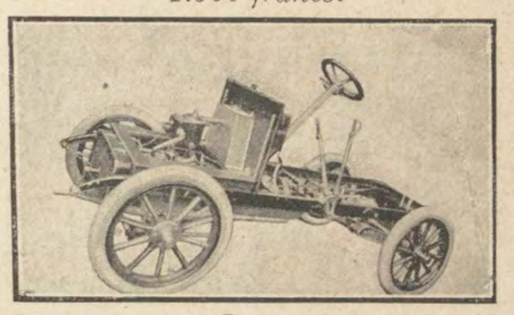


Fouillaron.
Un cylindre, 6 HP, 4.250 francs.

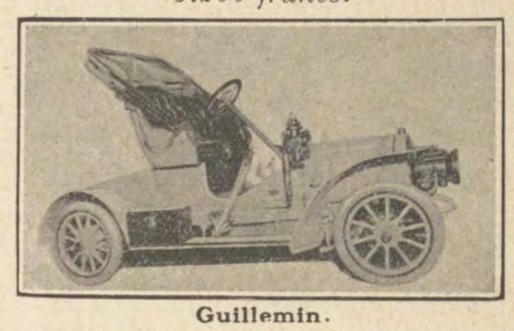


Helbé.
Un cylindre 90/110, 6 HP, 4.300 fr.

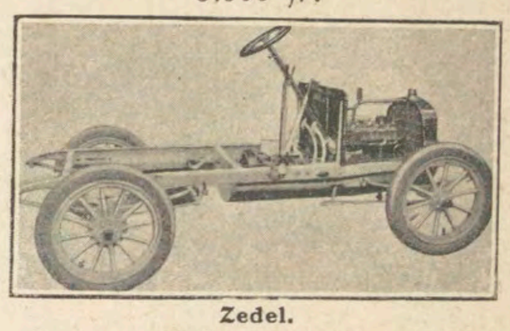
Vulpes.
Deux cylindres 90/120, 8 HP, 4.500 francs.



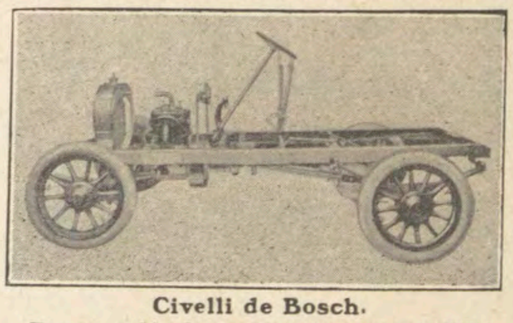
Corre.
Un cylindre 100/120, 8 HP, 5.200 francs.



Guillemin.
Quatre cylindres 10 HP (châssis), 5.500 fr.



Zedel.
Quatre cylindres 67/80, 5.700 fr.



Civelli de Bosch.
Deux cylindres 92/120, 8/10 HP 5.900 francs.

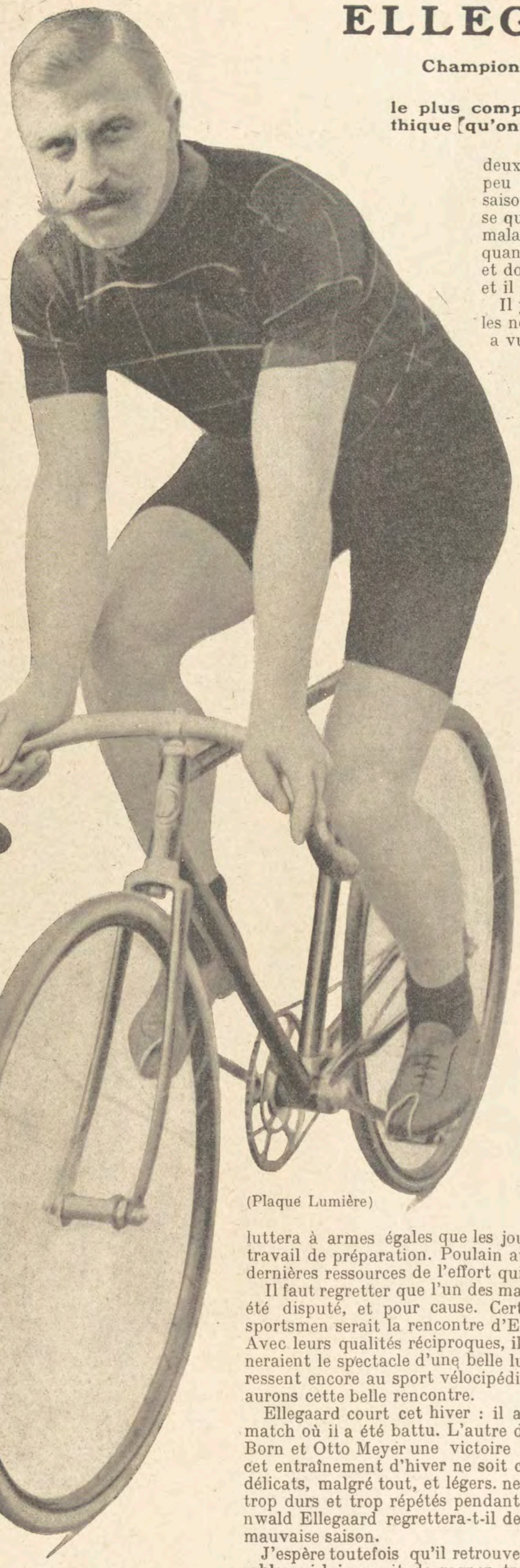
AU GUIDON :

ELLEGAARD

Champion du Monde

le plus complet et le coureur le plus sympathique qu'on puisse trouver

Th. Ellegaard, qui gagna trois fois le championnat du monde et se classa six fois dans la finale, est certainement le sprinter



(Plaque Lumière)

Ellegaard.

Trois fois Champion du Monde, classé six fois dans la finale, Ellegaard, le célèbre sprinter danois, est l'une des plus grandes gloires du ciment.

SAURA-T-ON jamais pourquoi le public, qui s'enthousiasme si facilement, garde une certaine mauvaise volonté vis-à-vis de certains champions. Certes, les sportsmen français sont loin d'être hostiles à l'excellent coureur qu'est Thornwald Ellegaard, champion danois, champion du monde, et certainement l'un des plus parfaits athlètes qu'ait mis en valeur le cyclisme; mais tout de même, en dépit d'une carrière merveilleuse, en dépit d'une loyauté absolue, d'une correction parfaite, le crack d'Odensee n'est pas parmi les favoris des populaires. On ne s'étonne pas lorsqu'il gagne, car il a trop l'habitude de gagner pour qu'on manifeste encore quelque surprise d'une victoire, mais il semble que ses triomphes les plus incontestables laissent les « populaires » indifférents.

Certes, au pesage, il a ce que les rédacteurs spéciaux appellent des fidèles et des admirateurs; mais le pesage souvent est moins bruyant que les petites places, et les félicitations qu'il envoie au coureur victorieux ne se traduisent pas par des manifestations bruyantes.

Pourquoi les populaires n'ont-elles pas pour Ellegaard cet enthousiasme ou cette animosité qui se traduit par des acclamations ou des injures? Il faudrait faire un peu de psychologie pour l'expliquer. Voici, selon moi, les raisons. Ellegaard, vainqueur au Danemark et en Allemagne, est arrivé en France à une époque où les gloires nationales déclinaient. Morin, Bourrillon, Nossam, Deschamps avaient abandonné le maillot et la bicyclette; l'éternel Jacquelin soutenait, avec des séries de succès et d'insuccès le prestige national; la première fois qu'Ellegaard parut, il se manifesta très nettement supérieur au lot national, ne trouvant de rivaux réels qu'en des étrangers. Le public vraiment se désintéressa de cette lutte, d'autant que le crack danois ne fit rien pour être populaire,

Disons le mot : pour être populaire, il faut faire des bêtises. Aucun coureur ne fit plus souvent de sottises que Jacquelin, nul ne fut plus sifflé que lui, il connut les pires triomphes et les plus éclatantes défaites; mais pour ces coups de bonheur comme pour ces coups de tête, on l'aimait, — on l'aime encore. Le jour où un coureur joue un tour merveilleux à ses adversaires ou au directeur, le public délire de joie; au vélodrome, on triomphe plus que partout ailleurs sur le dos de quelqu'un. Ellegaard, quand il gagne, n'a l'air de gagner sur le dos de personne. On ne sait pas s'il a démarré, s'il a emmené les autres où si les autres l'ont emmené, il passe la ligne d'arrivée avec un pneu ou une demi longueur. Il ne se relève pas en levant triomphalement un bras comme Gardellin, il n'a pas l'air d'avoir conquis une province nouvelle quand, par hasard, il fait un tour d'honneur. Il est sage, rassis, bien élevé et sportif. Les jours où, par hasard, il est battu, il n'accuse pas, comme Poulain, les hommes et les dieux de se liguer contre lui, il accepte sa défaite avec tranquillité et tend la main à son vainqueur.

Comment Ellegaard se met en forme Ellegaard est long à se mettre en forme : c'est un athlète du Nord, aux muscles longs, à qui un long travail est nécessaire pour être en condition. Il a mis près de deux ans à acquérir la forme qui le rendit à peu près invincible pendant deux ou trois saisons. Je me souviens de la première course qu'il disputa au Parc des Princes, il était malade d'émotion, mais tout de même, quand il fut en piste, ses muscles assouplis et dociles retrouvèrent toute leur puissance, et il gagna, parce qu'il devait gagner.

Il y a des coureurs chez qui la volonté et les nerfs remplacent le manque de forme. On a vu des hommes qui ont abandonné l'entraînement quelques semaines, revenir en piste et remporter une victoire arrachée dans les saccades d'un rush désespéré.

Il n'en est pas ainsi pour Ellegaard.

Hors de forme, il est absolument incapable de trouver dans sa seule volonté les ressources d'une victoire. Désuni dès les premiers mètres de l'enlevage, on sent que la superbe musculature n'est pas au point et que les efforts ruinent l'harmonie d'une structure de bel athlète. Après quatre années brillantes, il partit pour l'Australie. Aux antipodes, il semble que Rutt obtint plus de succès que lui; d'ailleurs, il perdit son enfant tombé d'une fenêtre à Melbourne ou à Sidney, et le chagrin qu'il éprouva n'est pas sans avoir une grave importance sur la forme d'un athlète un peu délicat. Revenu à Paris, l'an dernier, pour le Grand Prix, il put aller jusqu'aux demi-finales, en dépit d'une préparation certainement succincte, mais deux mois après, alors que Poulain, débarrassé de Kramer retourné en Amérique, se croyait champion du monde sans lutte, il se trouva à Genève en présence d'un Ellegaard en pleine forme, qui le battit sans grande difficulté.

Je ne veux pas nier ici la qualité de Poulain, mais il est évident que les victoires qu'il a remportées l'an dernier sont dues beaucoup plus au mince mérite de ses adversaires qu'à sa très grande valeur. A Buffalo, Poulain est à peu près imbattable, mais sur des pistes plus régulières, le jeune coureur a trouvé assez souvent des vainqueurs. Ellegaard en forme, Kramer en forme, et régulièrement, sont certainement des coureurs plus complets et mieux équilibrés pour la course que Poulain.

Ellegaard, athlète septentrional, de tempérament froid, mais sage, ne luttera à armes égales que les jours où ses muscles auront subi un dur travail de préparation. Poulain au contraire trouvera dans ses nerfs les dernières ressources de l'effort qui lui vaudra une suprême victoire.

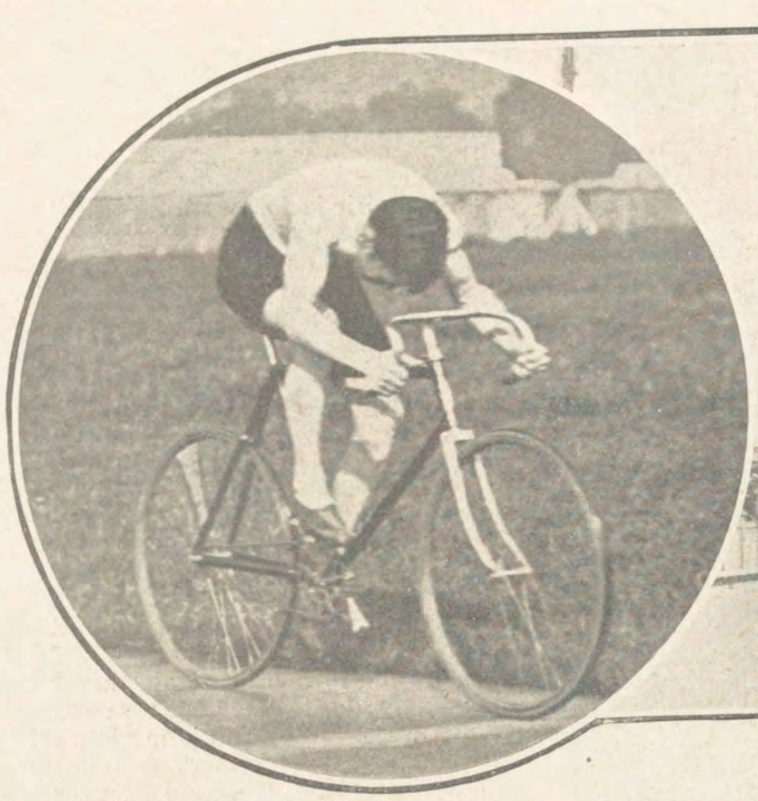
Il faut regretter que l'un des matches intéressants de la saison n'ait pas été disputé, et pour cause. Certainement une belle épreuve pour les sportsmen serait la rencontre d'Ellegaard et de Kramer en pleine forme. Avec leurs qualités réciproques, il est évident que ces deux athlètes donneraient le spectacle d'une belle lutte qui égaierait tous ceux qui s'intéressent encore au sport vélocipédique. Espérons que l'an prochain nous aurons cette belle rencontre.

Ellegaard court cet hiver : il a débuté à court de conditions par un match où il a été battu. L'autre dimanche il a remporté contre Van der Born et Otto Meyer une victoire significative. Cependant, j'ai peur que cet entraînement d'hiver ne soit contraire à sa nature. Les muscles assez délicats, malgré tout, et légers. ne peuvent peut-être pas subir des efforts trop durs et trop répétés pendant la mauvaise saison, et peut être Thornwald Ellegaard regrettera-t-il de ne pas s'être mis au repos pendant la mauvaise saison.

J'espère toutefois qu'il retrouvera avec juin et juillet la forme admirable qui lui permit de gagner trois fois le Grand Prix et trois fois le championnat du monde, car, s'il ne surgit d'ici là un homme nouveau, je doute fort qu'Ellegaard ne soit pas de taille à régler tous ses concurrents européens, dont il est, certes, le plus sérieux, le plus simple et le plus loyal.

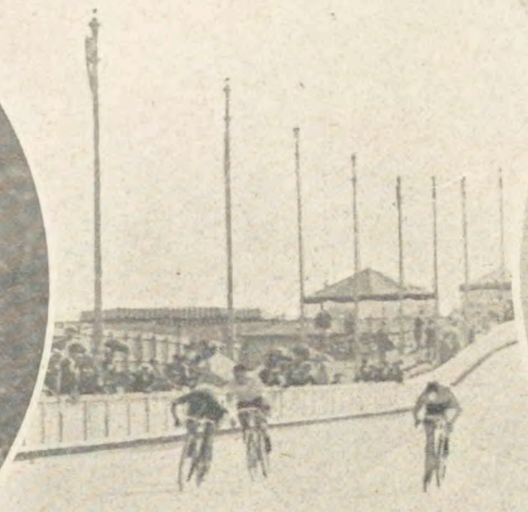
ROBERT DIEUDONNÉ.

COMMENT on GAGNE une COURSE de VITESSE



Le démarrage de Friol.

Le Champion de France, Friol, est remarquable par la soudaineté de son démarrage et par l'envolée qui en résulte.



Un tassage à l'arrivée.

Cette photographie représente trois gloires du cyclisme disparues aujourd'hui : Morin, Bourrillon et Chinn.

Le démarrage de Jacquelin.

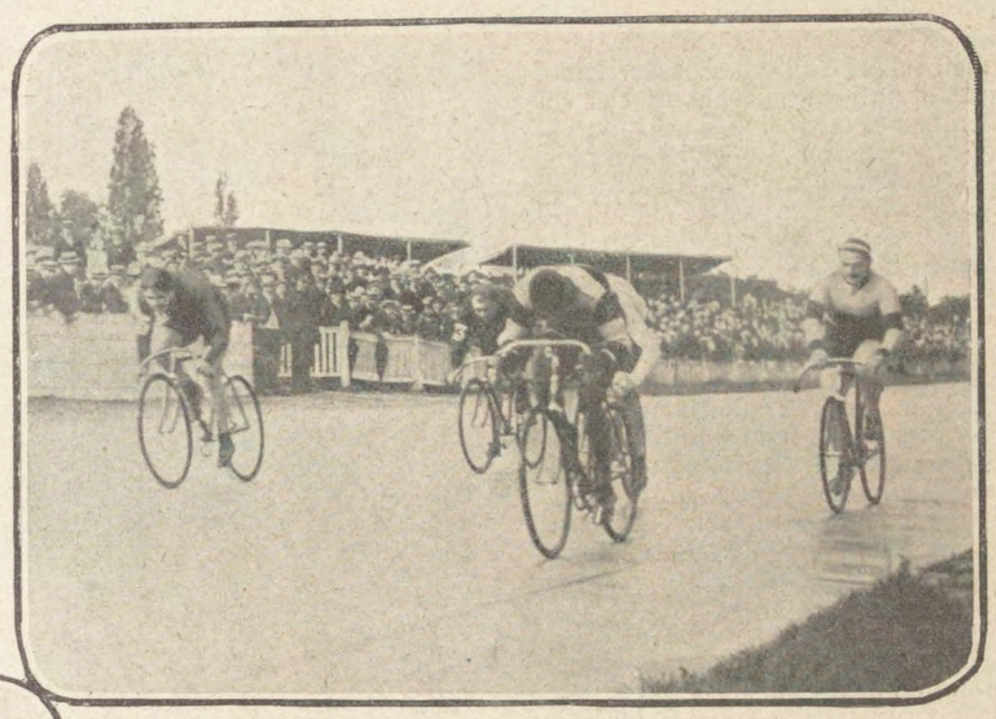
Jacquelin avait un démarrage qui restera à jamais célèbre dans les annales du sport cycliste.

Démarrages ou rush dans la dernière ligne ✍ Comment gagnent les cracks ✍ Diverses pistes et diverses tactiques ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

On entend dire couramment, par les habitués des vélodromes, que tel coureur s'est fait battre par manque de tactique, qu'il est certainement le plus rapide du lot, mais qu'il est incapable de bien se placer au moment de l'enlevage final ; la mauvaise place qu'il occupe l'empêche de donner la mesure de ses moyens, et il se fait battre par des hommes certainement moins bons que lui.

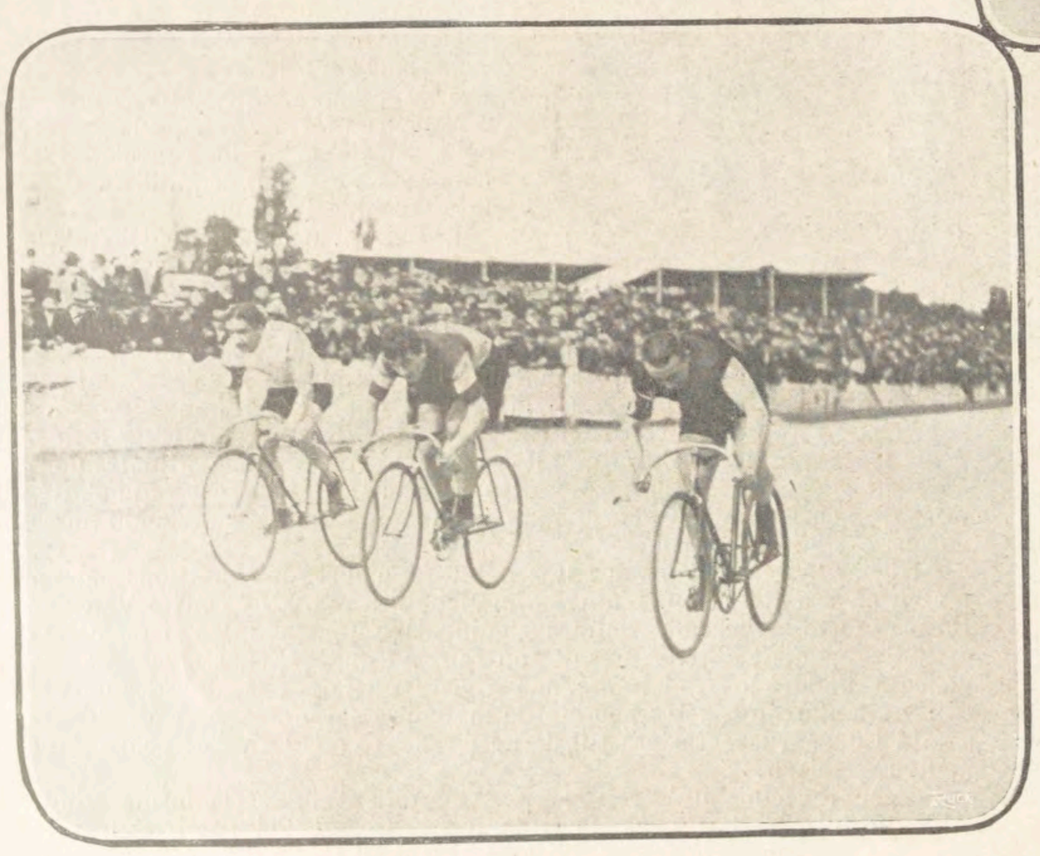
D'autres coureurs, au contraire, gagnent en tout état de cause ; si les uns ont la spécialité de se faire enfermer, le autres trouvent toujours moyen d'éviter les ruses d'adversaires très malins et de disputer leur chance dans d'excellentes conditions.

On se plaint des sur-place et des arrêts dans les grandes épreuves de vitesse. Evidemment, les grands cracks devraient s'en remettre à leurs eule qualité pour remporter la victoire. Les « vieux » vous diront que Zimmerman ne s'occupait pas de ceux qui le suivaient, il partait en tête, emballait progressivement, et ses meilleurs adversaires décollés étaient loin derrière lui quand il passait la ligne d'arrivée.



Une victoire facile.

Major Taylor, l'illustre nègre, bat sur le poteau, mais sans la moindre difficulté, Heller et le populaire Bourotte.



Un beau trio.

A la corde Van den Born, encore sur la brèche, à l'extérieur Bixio, résistent au déboulé fantastique de Jacquelin.

Mais un athlète comme Zimmerman est un peu un phénomène, et à part Bourrillon, qui avait la plupart de ses qualités, sans cependant les avoir toutes, nous n'avons pas vu sur nos pistes, depuis sa saison triomphale, un homme à qui l'on puisse le comparer.

Peu de coureurs peuvent disputer leurs chances en tout état de cause, et, pour le prouver, il suffit d'examiner comment les meilleurs cracks défendent leurs chances.

Ludovic Morin, qui fut, sans conteste possible, le coureur le plus vite du monde, avait un cent mètres irrésistible. Mais pour gagner, il lui fallait occuper la place favorite : emmené progressivement par un adversaire, il se dégageait en plein enlevage à la sortie du dernier virage et passait, pour battre l'adversaire d'un quart ou d'une demi-roue sur la ligne d'arrivée. Ceux qui ont vu courir Morin se rappellent de la gêne qu'il éprouvait pendant les premiers tours d'une épreuve importante. La crainte d'un échappage ou d'un démarrage soudain lui faisait perdre tout son sang-froid ; il fallait, pour que ce merveilleux sprinter gagnât, qu'il eût la roue d'un adversaire pour l'emmener jusqu'aux derniers centimètres ; à partir de ce moment, il avait course gagnée.

Le démarrage de Jacquelin Le démarrage de Jacquelin est resté célèbre : on a souvent parlé de sa finesse, des mille tours qu'il avait dans son sac. Je crois que l'on a un peu exagéré. Jacquelin n'a jamais eu la vitesse de Morin ni le style de Bourrillon; mais quand il pouvait placer, à deux cent cinquante mètres du poteau, ce démarrage d'une brutalité extraordinaire, il avait toutes

les chances de gagner. Allez donc rattraper un athlète de sa trempe qui, en une seconde, vous a pris huit ou dix mètres ; les adversaires le regardaient filer devant eux, les jambes coupées par la surprise. Evidemment, Jacquelin n'a pas gagné toutes ses courses de la même façon : mais son genre, sa manière, était celle-là, et lors des matchs du Brassard, principalement, au vélodrome de la Seine, on pouvait à deux mètres prévoir l'endroit d'où partirait le glorieux Jacquelin, — qui, d'ailleurs, connaissait admirablement la piste.

Meyers, lui, solide et têtu, emmenait ses adversaires cramponnés à sa roue et trouvait sur les derniers mètres une nouvelle énergie qui lui permettait de garder jusqu'au bout les quinze centimètres nécessaires à la victoire.

Ellegaard, Bourrillon, Kramer ont montré plus de souplesse dans leur façon de gagner des courses. Il suffit de se rappeler les deux victoires consécutives de Kramer dans le Grand Prix de Paris. L'an dernier, en troisième position dans le dernier virage, il trouvait moyen de remonter deux hommes en pleine forme, Mayer et Poulain. Cette année, au contraire, le crack américain prenait la tête à deux cent cinquante mètres du poteau et résistait désespérément à Poulain et à Friol, qui passait pour le plus rapide du lot, et que les conditions de la course avaient semblé favoriser.

Suivant les pistes, d'ailleurs, certains coureurs sont plus ou moins heureux ; Poulain qui court admirablement à Buffalo, aime beaucoup moins le vélodrome du Parc des Princes, où il ne peut pas toujours faire preuve de toutes ses qualités tactiques.

Les Coureurs maladroits

Remarquez à Buffalo une course où de bons coureurs sont en ligne ; trois fois sur quatre, le vainqueur est celui qui a su prendre la tête avant l'entrée du dernier virage. Poulain connaît admirablement le plancher, et c'est une véritable merveille de le voir jouer avec ses adversaires.

Friol, lui, est certainement le coureur le plus maladroit en course. Cet excellent garçon n'a pas encore pu se rendre compte des conditions d'une course de vitesse. Il a une idée fixe dès le départ et quelles que soient les conditions de l'épreuve, il ne la modifie pas. Il a décidé de ne partir qu'aux cent derniers mètres, rien ne le décidera à partir avant. Il se fait battre par des toquarts les jours où l'on escompte le plus sa victoire, et quand on n'ose pas compter sur lui, il se manifeste le meilleur des meilleurs. Friol ne gagnera de courses contre des adversaires de sa classe que le jour où il se décidera à démarrer.

Une arrivée d'Ellegaard.

Ellegaard bat Mathieu et J.-B. Louvet avec le style aisé et élégant qui lui est habituel, sans avoir l'air de fournir un effort.

On parle toujours du fameux démarrage de Jacquelin, celui de Friol est infiniment plus léger, plus plaisant, plus « vite ». Mais voilà, on a trop répété à Friol qu'il avait un déboulé irrésistible, et c'est quand il compte sur sa pointe de vitesse qu'il trouve moyen d'être enfermé et de ne pas pouvoir s'utiliser.

Certains coureurs ont une réputation de tacticiens émérites et, en effet, sans moyen physique extraordinaire, ils arrivent à décrocher de temps à autre une épreuve. D'autres, au contraire, ont un physique qui ferait espérer des affaires athlétiques heureuses, et jamais ils n'ont pu trouver le moyen de décrocher la moindre course. C'est un spectacle constant de voir des jeunes gens s'entraîner sans relâche, avec une conviction qui remplace, hélas ! leur manque de qualités : cinq ans, avec un entrain que rien ne découragera, ils essaieront de trouver la forme fugitive et de prendre enfin place parmi la pléïade de ces cracks qui gagnent de l'argent.

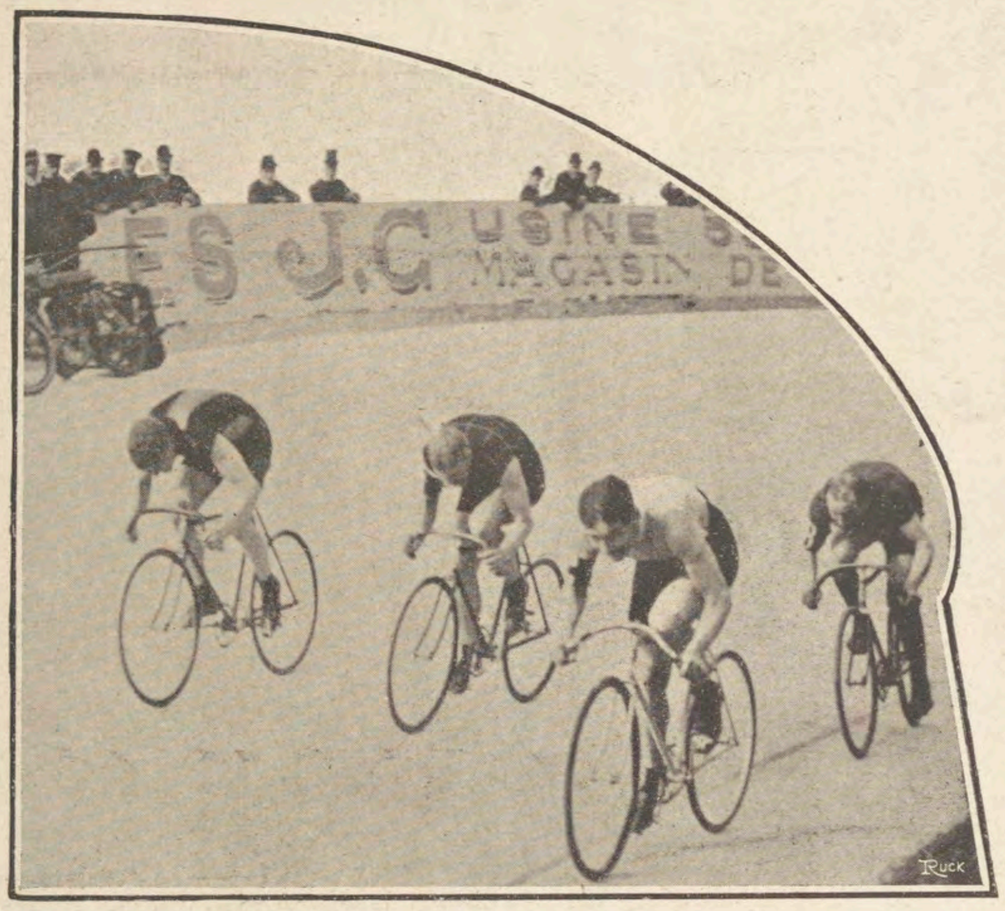
C'est parmi eux, c'est près d'eux que l'on entendra les longues discussions au sujet de la tactique à employer.

Il n'y a pas une tactique type : on a vu Gougoltz semer ses adversaires sur la piste d'Angers en emballant 500 mètres ; on a vu Mayer battre de bons adversaires en passant dans le dernier virage à Buffalo.

La manière de gagner une course est diverse et, croyez-le bien, sauf dans de rares exceptions, c'est le meilleur qui gagne.

Et ce qu'on peut souhaiter, c'est que des coureurs nouveaux se manifestent qui tentent de ravir à leurs aînés les premiers rangs dans un sport dont le seul tort est de donner lieu à trop de trafics commerciaux.

JACQUES BAUDIER.



La sortie du dernier virage.

De gauche à droite : Rutt, Ellegaard, Iver Lawson, Mayer se disputent la première place, qui reviendra à Rutt.

CONCOURS N° 4 — Résultats

LES JOCKEYS

Ce concours, plus difficile que les précédents, ne nous a attiré que 1.137 réponses. Ce sont surtout les Parisiens, plus habitués à fréquenter les hippodromes, qui ont pu résoudre la question.

La solution était la suivante :

5 — A — Jack O'Lantern — Bartholomew.
3 — B — Violon II — Day.
2 — C — Blue Fly — Stern.
1 — D — Procope — Bellhouse.
6 — E — Prestige — Ransch.
4 — F — Syphon — Milton Henry.

1er prix : Une bourse mailles fines contenant 20 francs en espèces, M. Decron, 49, avenue Trudaine, Paris.

2e prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*, M. Marcel Rabouin, 32, rue Montaigne, Paris.

3e prix : Un porte-crayon argent contrôlé, M. Jean Canqueteau, 223, boulevard Raspail, Paris.

Mentions.

A. Miranda, E. Caen, E. Mounier, L. Hugot, P. H. Lorenzi, Frankel, L. Monier, Ch. Devrede, G. de Crécy, L. Comte, Boucher, M., H. Cliquennois, du Lieuteret, E. Aymes de Massa, L. Pierron, A. Semet, E. Denis, D. Cassarini, G. Prieur, P. Colas, Proubet, Brierre, Brunel, G. Ray, Raymond, Doucet, A. Renault, M. Bénard, J.-V. Hées, J. Ermion, Damieu, Dousar, A. Brune, Brunault, M. Chambaux, Duvillier, J. Duplant, J. Dumas, J. Michelon, H. Bruand, Charbonnel, M. Jacquemot, M. Marie, Gautier, M. Trottet, A. Caron, Largillière, Bernier, Bernard, Martin, A. Normand, E. Doulo, Stock, J. Duteil, Marmier, E. Patin, Pâtey, H. Hocque, Plisson, Schwartz, Tourneur, H. Touret, J. Marion, H. Véron, M. Bourgeois, J. Prévost, Rousseau, V. Champion, Noël Agoutin, Delannoy, H. Botteau, H. Mottrey, Picout, M. Panier, Alibert, Berthier, M. Barret, J. Hugues, C. Costerousse, Jacquin, Duflos, A. Fournier, Perrin, A. Dubois, M. Lucas, D. Duchamps, F. Decamp, Duchemin, Broussel, Havard, E. Huet, J. Couillaud, Hubert, C. Philbert, A. Langlois, M. Allard, Beller, H. Bellot.

Nous rappelons que nous publierons les résultats du concours de Noël le 18 janvier, que nous recevons les solutions du concours des châssis jusqu'au 10 janvier et que nous en donnerons les résultats dans le numéro du 1er février.

LES VIRAGES

1

2

3

4

La saison de tobogganing reprend. On ne peut imaginer sport plus pittoresque. A Davos, la piste mesure 850 mètres environ et descend de la montagne. Les virages sont relevés comme ceux d'un vélodrome. Le grand virage a près de 5 mètres de haut. Le fond est arrosé fréquemment et est en glace très dure. On court beaucoup sur des

1. *Miss Furse, qui gagna l'année dernière la Wills Cup, la plus grande épreuve de Davos pour skeletton. Chaque concurrent descend six fois la piste.*
2. *En pleine vitesse. Le coureur descend la pente et va aborder le grand virage.*
3. *L'équipe anglaise du Scarlet Runner conduite par une femme, classée troisième dans le Prix de Davos pour bobsleigh.*

EN TOBOGGAN

skelettons, petits toboggans sur lesquels le coureur est à plat ventre. Il a aux pointes des pieds des pièces d'acier taillées en scie qui permettent de diriger en touchant à droite ou à gauche. La vitesse est effrayante. Le record de la piste de de Davos appartient à M. Gaudy en 40 secondes, ce qui donne du 127 kilom. 500 à l'heure.

4. *La Vadrouille, équipe française, dans le grand virage, qu'elle aborde avec maëstria.*

5. *La Polar Bear, équipe anglaise. Au " volant ", Miss Furse, qui a conduit ce bob à la victoire. A noter que l'an dernier, toutes les épreuves importantes ont été remportées par des femmes.*

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des Documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Cette photographie représente M. Haspery junior, le nouveau président du Kaiserlichen Automobil Club l'un des meilleurs conducteurs d'outre-Rhin.

FEUX D'ARTIFICE

A défaut du feu d'artifice — annoncé par M. Rives et interdit par une police trop prévoyante, — qui devait terminer dans un embrasement général du Grand Palais, de l'Esplanade des Invalides et des berges de la Seine, l'apothéose de l'industrie automobile à laquelle nous avons assisté pendant deux semaines, le 9e Salon s'est clôturé dans un feu d'artifice de discours.

Une exposition qui se respecte ne saurait aller sans un banquet. Nous en eûmes deux, desquels je ne sais ce qu'on dut admirer plus de l'excellence de la chère ou de l'éloquence des discours. Mais, il faut bien le reconnaître, ce n'est pas le banquet officiel qui l'emporta. Il fut éclipsé dans l'éblouissement de la salle splendide que sut réunir la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile.

Quel prestigieux homme que ce Darracq et quelle puissance d'activité et d'énergie en cet organisme d'apparence fragile où le cerveau domine de haut la matière ! Jamais en aucune occasion on ne vit réunies autour d'une table autant de personnalités officielles: trois ministres, deux sous-secrétaires d'Etat, quarante sénateurs ou députés, des généraux, les représentants du Président de la République et de tous les ministres; consécration de l'intérêt que portent les pouvoirs publics à la première des industries françaises.

Des bruits avaient couru que ce banquet devait se terminer par une déclaration de guerre entre les Chambres rivales. Il s'acheva au contraire par un appel a la concorde. Tout le monde s'en flattera; c'est d'un excellent augure pour l'industrie de l'automobile et pour le succès des Salons à venir.

Naturellement, il fut beaucoup question de la course de 1907. M. Darracq en démontra la nécessité et le marquis de Dion, qu'on avait montré comme un adversaire intransigeant, annonça qu'il s'inclinait devant le désir de la majorité. Seuls, les ministres n'en dirent rien. Il faut espérer qu'ils en peusèrent davantage.

Mais sait-on jamais ce que pense un ministre qui parle ? A plus forte raison, un qui se tait.

F. A. WHEEL.

M. Jean Camarachesco, qui vient de triompher dans la course Bucarest-Guirgui, faisant les 120 kilomètres du parcours en 1 h. 29 s. 25, sur sa 45 HP.

CYCLISME

La dernière réunion de l'année vient d'être donnée à Dijon. Un match de vitesse réunissait Ingold, Lorrain et Piard, qui terminèrent dans cet ordre.

FAVORISONS LES JEUNES !

Nous avons dernièrement protesté contre les prétentions exagérées de certains champions du demi-fond et nous avons, à ce propos, pris à parti le stayer allemand Robl. Aussi est-ce avec un grand plaisir que nous lui rendons hommage aujourd'hui, à propos d'un beau geste. Il vient de donner 350 francs à distribuer en prix aux jeunes coureurs de demi-fond qui n'ont pas encore percé. Nous ne saurions trop applaudir à cet acte de générosité chevaleresque, qui risque fort de ne pas être imité souvent par les autres étoiles du ciment.

Robl a compris qu'on ne saurait trop encourager les débutants qui peinent et qui ne sont pas assez riches pour suivre un entraînement raisonné. Ceux-ci n'ont que de trop rares occasions de se montrer, le public étant hostile aux exhibitions de gens qui n'ont pas encore un passé. Le directeur du vélodrome d'hiver, lui aussi, a droit à des éloges, car chaque jeudi il donne des courses réservées justement à cette catégorie aussi laborieuse qu'intéressante.

Les beaux gestes n'ont pas été fréquents jusqu'ici dans les annales du sport cycliste. Espérons que l'exemple donné par Robl et par Durand sera suivi par d'autres champions et par d'autres directeurs de vélodromes.

Il nous faut l'espérer, quoique ce ait ne serait pas sans nous étonner fortement. Il est en effet assez rare de voir les gens parvenus à une haute situation tendre la main à ceux qui débutent dans la carrière. Conception bien humaine, partant absurde !

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Dimanche 16 décembre.

Vélodrome d'hiver. — *Match Robl-Darragon, 50 kilomètres derrière motos* : 1. Darragon, en 41 m. 49 s 4/5 ; 2. Robl à 1/2 tour. — *Les Six Jours de Madison Garden* (New-York) : 1. Rott-Fogler (3.688 kilom. 904 m.), 2. Hopper-Downing à 1/2 roue, 3. Rutt-Mac Farland, à 1 pneu.

ATHLETISME

Dimanche 16 décembre

Parc des Princes. — *Football Rugby* : Le Stade Français bat le R. C. F. par 9 points à 3.

Tir aux Pigeons. — *Football Association.* — Le R. C. F. bat Clare College Cambridge, par 4 points à 2.

HIPPISME

Dimanche 16 décembre

Vincennes. — *Prix de Saint-Contest* (Trot monté 3.000 mètres) : 1. Cajoleuse, à M. Ph. du Rozier (Verseelle), 2. Carloman, 3. Quand Elle Veut. (12 partants.)

Prix de Goustranville (Trot attelé 2.300 mètres) : 1. Astruc, à M. Rondony (Mequignon), 2. Artois, 3. Dame-Noire. (13 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

Histoire de l'Automobile, tel est le titre de l'important ouvrage que vient de faire paraître notre confrère Pierre Souvestre. C'est un magnifique ouvrage de 800 pages environ, superbement illustré de nombreuses photogravures, qui présente un intérêt documentaire et anecdotique qu'il est facile d'imaginer. *L'Histoire de l'Automobile* s'imposait, nul auteur n'avait entrepris, jusqu'à présent, la tâche énorme qui consistait à rechercher dans les archives de l'ère primitive les documents intéressant la genèse de la locomotion mécanique; nul ne s'était astreint à interroger scrupuleusement les dossiers des constructeurs de la première heure, nul n'avait interrogé longuement les promoteurs ni ravivé leurs souvenirs. Notre confrère Pierre Souvestre a assumé cette importante besogne, qu'il vient de mener à bien.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nos abonnés trouveront encartée dans ce numéro la table des matières du second semestre de la *Vie au Grand Air*. Nos lecteurs qui la désireraient n'ont qu'à nous en faire la demande en y joignant un timbre de 10 centimes.

ATHLÉTISME

L'excellent lutteur Pytlasinsky se livre maintenant au professorat. Nous le représentons donnant une leçon aux fils du général Rodzanko.

MALADRESSE

Le football n'est pas encore notre sport national. Il n'a pas définitivement détrôné la manille. Et on le comprend très bien. La manille a sur lui de sérieux avantages : elle peut se jouer par tous les temps, elle n'oblige pas à des voyages considérables dans les banlieues, elle s'accommode des heures de loisirs dont profite la jeunesse française.

Rien ne montre mieux cette défaveur que subit encore le football que la manière même dont nos compétences s'y prennent pour former une équipe dite « de France ». Car ils viennent de former une telle équipe : elle est invitée à rencontrer celle d'Angleterre, le 5 janvier. Il y a même un an qu'elle y était conviée. Et nos compétences n'ont pas été prises au dépourvu. C'était une grande politesse à laquelle nous aurions pu répondre de notre mieux. Mais que voulez-vous. Le football n'est pas encore dans nos mœurs. Alors, des difficultés considérables s'élèvent, auxquelles vous n'auriez jamais songé. Il est terriblement malaisé d'emmener en Angleterre quinze jeunes gens appartenant à des conditions sociales différentes et à des métiers divers. On ne peut les entraîner avant leur départ, parce que leurs clubs, égoïstement, réclament leur présence pour de vagues parties.

Les compétences, désemparées, ont donc dû se contenter de composer une équipe sur le papier. Et, dans la crainte d'événements fâcheux, elles l'ont tenue secrète jusqu'au dernier moment, ce qui est le comble du ridicule. Mais que penser de l'avenir d'un sport que ses promoteurs eux-mêmes comprennent aussi mal ?

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME

Au centre de ce groupe de sportsmen se trouve M. Th. Lallouet, le plus grand propriétaire de trot. Il possède aussi quelques excellents chevaux d'obstacles.

LES DISTANCEMENTS

La théorie appliquée en matière de distancement aboutit souvent à des résultats invraisemblables.

Deux faits sont principalement à rappeler :

Le 6 octobre, à Longchamp, vingt-quatre partants disputaient le Prix de la Pépinière sur une distance de 1.100 mètres.

Pour citer les termes mêmes du compte rendu du *Jockey* : « ... Bravo et Free Drink étaient rejoints par Mon Général à la hauteur du petit bois, et la lutte se prolongeait jusqu'à la distance où Couvrefeu survenait à son tour. Finalement, Bravo l'emportait sur Couvrefeu, Mon Général et Free Drink; mais en se défendant, il avait versé un peu sur sa gauche et dans un écart avait gêné Mon Général et Free Drink ! Sur une réclamation du jockey de Mon Général, Bravo était distancé, c'est-à-dire classé au dernier rang, et Couvrefeu profitait ainsi de l'incident. »

Quelques jours après, le 28 octobre, à Chantilly, le fait se reproduisait identique dans le Prix Saint Firmin Jasmin, après avoir, gêné Roche, passait le premier le poteau, devant Prince d'Orange et Roche. Sur réclamation, Jasmin était distancé et Prince d'Orange, était classé premier.

Ce ne sont plus des courses, ce sont des fables en action. En l'occurrence, c'est la fable *les Voleurs et l'âne* qui a eu par deux fois les honneurs de la représentation. « Arrive un troisième larron... » Et il faut avouer que ce troisième larron a une fameuse chance : car en somme, si les choses s'étaient passées régulièrement, il serait tout juste arrivé troisième. En effet, puisque la gêne a été assez nette pour motiver un distancement, on peut en conclure que le cheval gêné aurait été premier sans incident; le délinquant a battu l'autre nettement et régulièrement, c'est un fait acquis, puisque aucune collision ne s'est produite entre eux. Voilà donc un cheval que sa performance place derrière deux de ses concurrents : c'est lui qui est déclaré vainqueur.

BOIARD.

L'Entraînement en Pensylvanie.

Pendant les mois d'hiver, les rivières étant gelées, les rameurs de l'Université de Pensylvanie s'entraînent dans des salles bien closes et bien chaudes.

Le colombier scientifique de la Seyne-sur-Mer est celui où se fait le mieux l'élevage des pigeons voyageurs. Nous représentons des pigeons voyageurs seniors de long cours.

LE DÉCHIREUR DE CARTES

par Jacques MORTANE

Un sport qui nécessite de la poigne ✍ Des records ✍ Quels muscles doit-on travailler ? ✍ Le moyen de fournir de brillantes performances ✍ ✍

La façon de déchirer vaut mieux que ce qu'on déchire, lorsqu'il s'agit de cartes. C'est sur ce principe de haute morale, dont les lecteurs ne sauraient trop me louer, que je commencerai cet article.

Ne croyez pas qu'ils sont très forts les gens que vous avez vus, sur des scènes de music-halls, déchirer de gros paquets de cartes. Non ! il n'est pas de sport où ce qu'on est convenu d'appeler « le chiqué » soit plus facile. La plupart du temps on emploie des jeux américains, beaucoup plus longs et plus larges que les nôtres, partant offrant plus de prise. Ils ont été soigneusement plongés dans l'eau bouillante pour les amollir et enduits de résine pour les rendre moins glissants. Quant à ceux qui les déchirent, ils se mettent, eux aussi, de la résine aux mains; l'adhérence est telle que n'importe quel pygmée pourrait réussir ces exploits, ou presque. Je ne parle pas de ceux qui, avec une rare habileté, mettent les cartes en biseau, ni de ceux qui en annoncent beaucoup plus qu'il n'y en a en réalité, ce sont là des procédés trop grossiers pour que nous prenions la peine de nous en occuper.

Le premier mouvement.
Il faut raidir le bras gauche de toutes ses forces et serrer les cartes avec le pouce et l'index. La main droite tire avec le haut des doigts.

Les vrais déchireurs de cartes ne sont pas légion, je le répète, et ne se rencontrent que rarement dans les music-halls, où, même lorsqu'on est fort, on est tenté de se faire passer pour plus fort. Aucun contrôle n'y étant exercé, il est facile de leurrer les spectateurs.

Le dernier mouvement.
Une fois que les cartes commencent à être déchirées, l'effort n'est pas terminé, il s'en faut. Le plus difficile est justement de prolonger cet effort.

Les vrais déchireurs de cartes Je ne connais qu'un homme dont la valeur en ce sport soit réellement indiscutable, c'est le docteur Phelan, dont nous avons parlé l'an dernier. Voilà un véritable sportsman. Il déchire un jeu de 32 cartes en huit et réussit à rompre 107 cartes. Tout éloge est inutile pour glorifier de semblables exploits.

Je prétends qu'il est moins aisé de couper les jeux en plusieurs parties, et j'admire beaucoup plus le docteur Phelan lorsqu'il rompt 32 cartes américaines en huit, car, je le répète, cette performance est très pénible à accomplir.

Avec des jeux français, dits jeux de cercle, par conséquent encore plus petits que les jeux ordinaires, je parviens à déchirer 40 cartes en huit et 32 en seize parties.

On ne peut s'imaginer l'effort terrible qu'il faut fournir pour déchirer 32 cartes en seize, car il est continu.

Lorsque vous arrivez au moment où il faut obtenir les seizièmes, vous n'avez de prise environ qu'avec le tiers de la largeur du doigt, ce qui n'est pas excessif.

J'ai fait contrôler ces exercices, je les ai accomplis avec des jeux qui n'étaient pas usés et je suis prêt à les recommencer quand on voudra, avec les cartes que l'on me donnera, que l'on disposera, après avoir fait examiner mes mains, car, je le certifie, il n'y a pas le moindre truquage, pas le moindre subterfuge, il n'y a que de la force. Et je suis prêt à relever tous les défis qui me seront adressés.

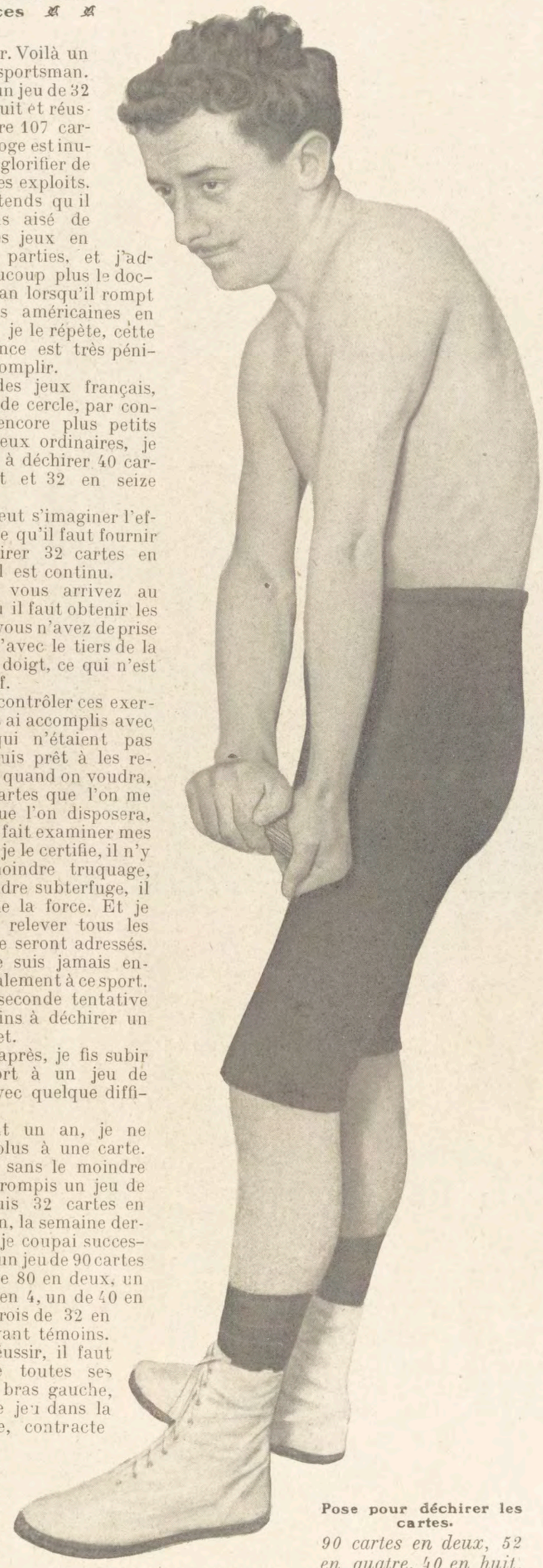
Je ne me suis jamais entraîné spécialement à ce sport. C'est à la seconde tentative que je parvins à déchirer un jeu de piquet.

Six mois après, je fis subir le même sort à un jeu de 52 cartes avec quelque difficulté.

Pendant un an, je ne touchai plus à une carte. Un soir, sans le moindre effort, je rompis un jeu de poker, puis 32 cartes en huit. Enfin, la semaine dernière, je coupai successivement un jeu de 90 cartes et deux de 80 en deux, un jeu de 52 en 4, un de 40 en huit, et trois de 32 en seize, devant témoins.

Pour réussir, il faut raidir de toutes ses forces le bras gauche, prendre le jeu dans la main gauche, contracter le triceps. La main droite saisit le jeu, le tord violemment et n'a plus qu'à continuer.

L'exercice est réussi !



Pose pour déchirer les cartes.
90 cartes en deux, 52 en quatre, 40 en huit, 32 en seize.
(Plaques Lumière.)

Vous voyez que ce n'est point difficile du tout. Il n'y a qu'à essayer. Je ne saurais trop vous le conseiller, car il n'y a pas de meilleur sport pour fortifier les muscles des mains et des bras et pour donner de l'énergie.

JACQUES MORTANE.

L'ÉCOLE DES ACROBATES

Où l'on voit à la clarté crue du jour, comment on prépare un " numéro " qui doit obtenir son succès le soir au scintillement des lumières

Il y a dans l'acrobate — homme ou femme — deux êtres bien différents : celui du matin et celui du soir.

A ces deux périodes extrêmes d'un même jour, l'individu change du tout au tout ; son extériorité, ses gestes, sa mentalité, varient totalement, à douze heures de différence.

Le matin, isolé au milieu de ses collègues, dans le recoin d'un gymnase, où chacun travaille par petits groupes, sans s'occuper du voisin, il étudie, avec sa troupe, — sujets petits et grands — le « numéro » qu'il va présenter au public.

Tout ce petit monde d'acrobates agit silencieusement, sans cris, dépense des trésors de patience, pour arriver à donner à un mouvement quelconque, à un passage de mains à mains, sa manière distinctive, souple, élégante, simple, sans nervosité et sans contractions inutiles.

(Plaque Lumière)

Les jeux icariens.

Tous les jours, pendant des heures et des heures, les petits acrobates qui, le soir, auront le sourire en faisant leurs exercices, travaillent avec une rare persévérance et recommencent jusqu'à ce qu'ils atteignent la perfection.

Le soir, c'est le presque cabotinage, cabotinage forcé, qui fait ici, en quelque sorte, partie intégrante de la profession. On ne conçoit pas un acrobate triste ; homme, femme, gamin ou fillette, tous doivent plastronner, cambrer la jambe, 'dessiner' des gestes ondulants et sourire, toujours sourire.

Le gymnase athlétique c'est à la fois l'école primaire et l'académie de l'acrobatie. On y fait ses premiers pas, on continue de s'y perfectionner après de longues années de travail.

Et quel travail! Le matin, vers dix heures et demie, chaque sujet arrive avec son petit baluchon sous le bras; il contient quelques maigres hardes, parfois un peu dépenaillées, en raison du service prolongé qu'on leur a imposé.

La soie, le velours et les ors sont pour les feux de la rampe, le matin tout est bon pour se rouler sur le tapis ou pour travailler les barres.

Chacun s'habille dans un coin du vestiaire, où, si la pièce est trop encombrée, roule en petit paquet ses vêtements de ville, qui vont attendre que leur propriétaire ait fini de répéter.

Lorsqu'un groupe est au complet, il s'organise immédiatement pour travailler. Si ce « numéro » est déjà avancé, les sujets s'en tiennent aux exercices de perfectionnement. Le mouvement est répété tel qu'il sera exécuté le soir. Mais ici n'est pas le coin le plus curieux, le plus douloureusement pittoresque du gymnase.

Voici là-bas, au fond, la petite classe; c'est là qu'on dresse les toutes petites fillettes, les garçonnets, qui vont pirouetter pendant de longues années avant d'être « faits » pour paraître en public.

Tous les jours, pendant deux heures d'horloge, on les fait cascader, pirouetter, sauter, et jamais, malgré le rude et fastidieux exercice auquel on soumet ces gamins, leurs petites physionomies, qui ont la douceur du jeune âge, ne se voile de tristesse.

On prend l'enfant très jeune pour le dresser, et cela pour deux raisons : d'abord parce que les muscles sont d'une extrême souplesse, très dociles au travail, à la condition d'être traités avec la prudence nécessaire, et — ceci est un grand point — parce que l'enfant n'a pas la notion du danger. Il se donne tout entier, sans hésitation, sans arrière-pensée, à l'exercice imposé, et c'est cette insouciance même que l'on exploite adroitement pour guider les premiers pas du futur acrobate.

On a prétendu qu'il y avait deux écoles pour dresser l'enfance aux jeux du tapis : celle de la persuasion et de la patience, et celle de la rudesse, voire de la brutalité.

C'est là une légende. Certes, il existe des maladroits qui, pour dresser des gamins, n'hésitent pas à les brusquer, à les battre même. C'est là une infime minorité.

Les disloqués.

Exercices d'assouplissement par des champions de la dislocation.

Le grand écart.

La position du grand écart semble être l'enfance de l'art pour les enfants acrobates.

Un spécialiste, à qui nous posions la question, nous fit cetteréponse concluante :

— Mais, Monsieur, le jour où vous battrez l'enfant, où vous le rendrez craintif et méfiant, vous diminuez de cinquante pour cent ses dons naturels pour les exercices acrobatiques. Je ne dis pas qu'il faille prendre une paire de gants pour leur faire entrer dans la tête ce qui a du mal à y pénétrer, mais rudoyer le gamin est le pire des systèmes. Chaque sujet a un tempérament spécial, qui doit être exploité différemment. Mais tous sont réfractaires à la brutalité. Si le sujet à dresser est naturellement bon, avec de la patience on lui fait faire ce que l'on veut.

Ces scènes de la vie acrobatique — heures d'une vie cachée au grand public — ont été prises, au gymnase Pons, rue Véron. Le gymnase Pons est, en quelque sorte, le Conservatoire de l'athlétisme. Professionnels, amateurs de toutes les classes de la société y défilent.

Jadis, lorsqu'il était avenue des Tilleuls, je lui trouvais un je ne sais quoi d'infiniment pittoresque; aujourd'hui, il a suivi le mouvement et s'est modernisé. Il est beaucoup mieux, à présent, et je regrette pourtant celui d'autrefois.

Voici, dans un coin, Staris. Elle dresse une fillette d'une dizaine d'années. En voilà pour un bout de temps.

Sans en être à ses débuts, elle n'est qu'à la toute première période de son dressage. Après avoir travaillé le « temps » (nous nous expliquerons peut être, dans un autre article, sur ce casse-tête chinois de l'acrobatie), elle étudie les exercices d'assouplissement et les équilibres à terre les plus élémentaires. Lorsque Staris verra que son élève, est bien à son aise dans ces mouvements élémentaires, elle lui fera monter des équilibres sur les mains, sur la tête, puis viendront les sauts de singe, les sauts périlleux, etc., jusqu'au moment où, par un enchaînement judicieux de ces différents exercices, elle constituera un « numéro » qui pourra être servi au public.

Un peu plus loin, une fillette travaille à la corde des sauts de singe.

Vie curieuse, décevante, plus curieuse certainement au point de vue psychologique que dans ses manifestations athlétiques.

FIORAVANTI.

Assouplissement des reins.

Les premiers pas d'une jeune acrobate, instruite par Staris, la lutteuse, qui lui fait faire les exercices d'assouplissement des reins.

L'équilibre sur la tête

C'est au prix des plus grandes difficultés que deux acrobates parviennent à faire des équilibres sur la tête.

Les Springbocks hors des Touches

Comment on organise une tournée ✍ Recettes et indemnités ✍ Les Springbocks s'amusent ✍ Les loisirs des athlètes ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Joubert tenant le ballon.
Un Afrikander qui est Français d'origine, et du reste un des meilleurs joueurs de l'équipe.

Depuis que les Néo-Zélandais ont fait en Angleterre la belle campagne que l'on sait, nos voisins paraissent décidés à offrir chaque année à leurs grandes équipes de pareilles occasions de mesurer leurs forces. C'est une excellente initiative. D'abord elle a fait faire des progrès au jeu : les Néo-Zélandais ont révélé à l'Europe leur fameuse disposition et un certain nombre de combinaisons qui ne sont point négligeables dans l'élaboration d'une tactique Après eux, les Afrikanders sont en train de refaire une démonstration de l'ancienne formation.

Et puis, c'est une très bonne entreprise financière. Evidemment, la Rugby Football Union est une fédération d'amateurs. Son amateurisme est presque aussi pur et aussi bruyant que le nôtre. Il s'affirme avec les mêmes gestes d'horreur à l'idée d'un contact possible avec des professionnels ou demi-professionnels d'une autre fédération. Malgré cela, la R. F. U. aime les grosses recettes. Elle les aime, d'ailleurs, sans trop d'hypocrisie, en avouant que plus un sport fait d'argent, plus il a de chances d'être vraiment populaire et enraciné dans les mœurs nationales. Cet argent, du reste, il faut le reconnaître, n'est pas employé à rémunérer les joueurs d'une manière plus ou moins dissimulée, mais à apporter de grandes améliorations dans l'installation des terrains, des tribunes, des vestiaires, etc. En ceci encore les Anglais nous donnent l'exemple. Car à quoi notre Union, à nous, emploie-t-elle l'argent qu'elle gagne, sinon à l'achat de rames de papier pour enregistrer, en vue de la postérité, les phrases éloquentes de ses membres!

Comment on reçoit une passe.
Burdeet s'apprête à recevoir le ballon. Celui-ci doit venir s'emboîter dans sa main avec une parfaite précision.

Quand nos voisins se décidèrent à faire venir, cette saison, une équipe d'Afrikanders, ils s'étaient naturellement renseignés sur place sur la valeur possible d'une pareille équipe et sur l'intérêt qu'il y aurait à lui opposer les meilleurs teams anglais. L'avance faite pour le déplacement de l'équipe était assez considérable pour nécessiter des précautions minutieuses. Les hommes furent donc choisis parmi les meilleurs hommes des provinces sud-africaines qui comptent autant de brillants footballers que de joueurs de cricket réputés. La composition de l'équipe fut arrêtée après une consultation des représentants des provinces, analogue à celle des quatre comtés de Nouvelle-Zélande, l'année précédente. Des matches éliminatoires furent joués à cette occasion, comme il avait été fait pour les Néo-Zélandais.

Un Springbock qui veut des souvenirs.
La photographie, bien comprise, peut être un sport athlétique. C'est, en tout cas, un exercice familier aux sportsmen.

On se rappelle — et ceci montre bien avec quelle conscience intelligente des dirigeants éclairés savent choisir leurs hommes — que l'équipe des « Tout Noirs » qui vint en Europe ne s'était pas révélée la meilleure au cours des matches préparatoires. Ses avants, entre autres, étaient plus faibles et plus légers (!) que ceux d'un autre comté. Mais on avait considéré que ses trois quarts étaient plus habiles et que l'ensemble paraissait plus propre que tout autre à mettre en échec les équipes anglaises. Ce fut cette équipe qu'on envoya. Et la Nouvelle-Zélande n'eut pas à se plaindre du choix de ses représentants.

L'équipe des Afrikanders.
Surnommés " Springbocks ", à cause de l'antilope qui orne leur maillot vert, les Afrikanders sont de solides gaillards, de taille, du reste, assez modeste.

L'ordre des matches

Tous les matches sont déterminés et préparés par M. Rowland-Hill et le comité de la Rugby Union. Le calendrier, soumis dans son ensemble au manager de la tournée des Afrikanders, a été approuvé une fois pour toutes et les dates en sont scrupuleusement respectées.

Les matches sont jouées le mercredi et le samedi, les plus importants étant réservés à ce dernier jour. Une somme de 40 livres est garantie le mercredi, 50 livres le samedi par les clubs ou comités qui rencontrent l'équipe sud-africaine. Cette clause est stipulée pour le cas où les 70 0 0 de la recette n'atteindraient pas les sommes ci-dessus. En fait, et quoique les rencontres avec les Afrikanders excitent un peu moins d'intérêt passionné, de curiosité nationale, que les matches joués contre les « All Blacks », la somme garantie s'élève toujours beaucoup plus qu'il n'était prévu. Et les 70 0 0 de la recette représentent jusqu'à 400 livres par match. Le succès financier du tour est donc assuré au même point que le fut celui des Néo-Zélandais, auxquels des amateurs intransigeants et quelque peu grotesques l'ont, d'ailleurs, amèrement reproché.

Les arbitres de ces matches sont fournis par la Société anglaise des Arbitres. Mais les Afrikanders, considérés comme un club ordinaire disputant une coupe, n'ont pas le droit de refuser l'arbitre proposé, droit qui est réservé aux équipes internationales.

Les prix des places sont élevés. Ce sont ceux des matches internationaux, c'est-à-dire 1 shel-

ling (1 fr. 25) de droit d'entrée, et, pour les différentes tribunes : 2 francs, 3 fr. 50, 6 fr. 75 et 12 fr. 50. Ce sont là les prix fixés. Mais il arrive souvent que des bookmakers achètent chacun une cinquantaine de billets et les revendent le double de leur prix le jour du match.

Les joueurs sud-africains, comme les Néo-Zélandais, appartiennent à des professions diverses, étant avocats, commerçants, voire ouvriers. Notre étroit amateurisme s'inquiète de voir ces hommes de métier quitter ainsi leur profession pendant six mois pour aller jouer au football en Europe. C'est que nous avons toujours le tort de juger les actes des étrangers d'après nos propres mœurs. Dans les provinces sud-africaines, comme en Nouvelle-Zélande ou en Angleterre, on ne se cache pas pour jouer au football. Au contraire, les patrons et les maîtres sont fiers d'employer ou de diriger un footballer célèbre et accordent facilement tous les congés que nécessitent ses engagements. Quand ils rentreront chez eux, ces hommes retrouveront leurs places et seront même accueillis avec faveur.

Les « Springbocks » ne sont pas des colosses, comme les athlètes néo-zélandais. Mais ce sont des gaillards terriblement musclés, et qui jouent dur. Ils jouent même un peu trop dur, au gré de certains. C'est sans doute ce qui excuse le petit accès de sauvagerie qui donna sur eux la victoire à l'équipe d'Ecosse, en endommageant quelques-uns de leurs hommes

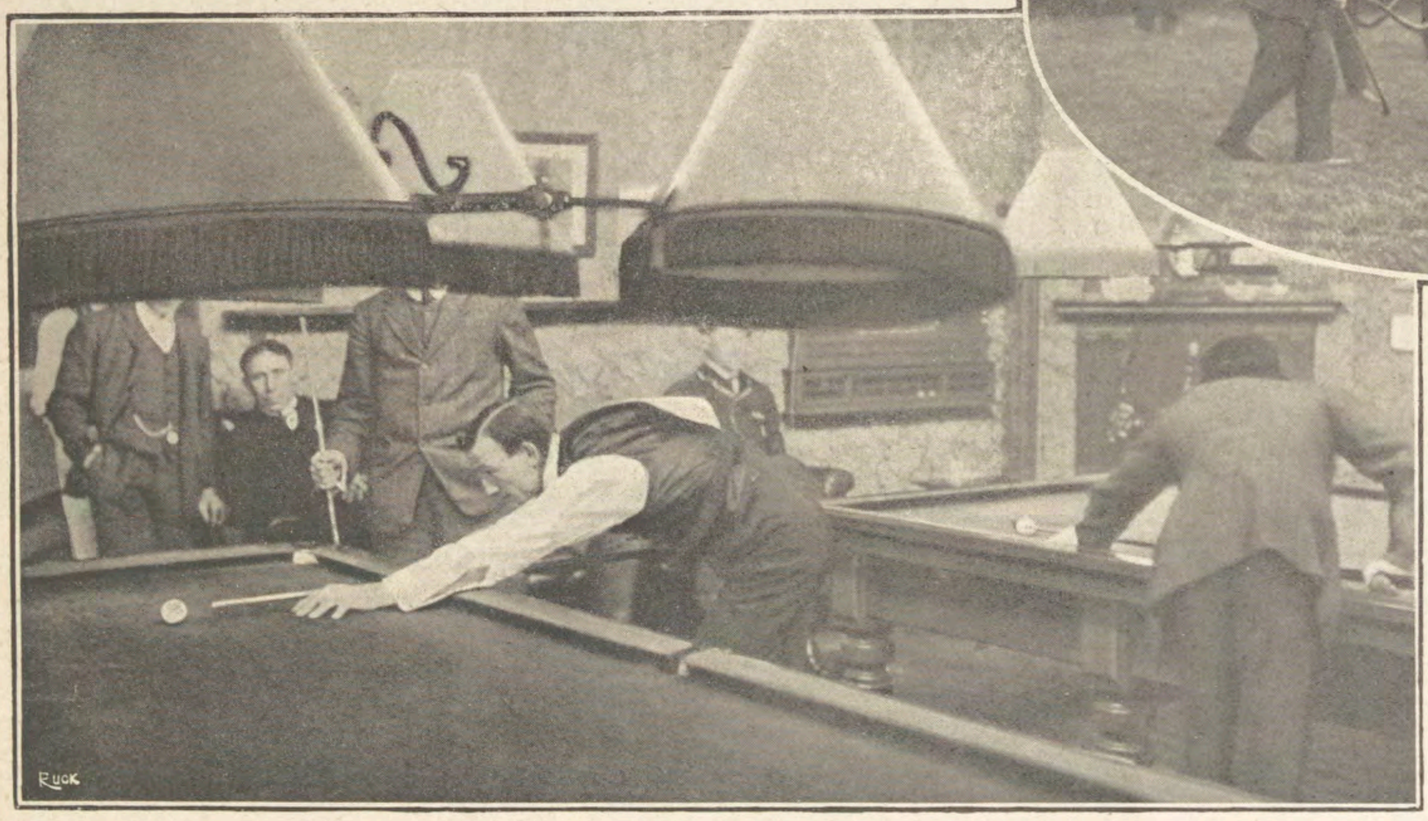
En promenade.
Les Afrikanders ne dédaignent pas les promenades à petite allure. Burmeester, qui conduit, et Roux vont voir le paysage.

Car les Ecossais, comme on l'a dit spirituellement, ont battu les Afrikanders « à coups de souliers ».

Leur régime n'est pas d'une sévéri é excessive. Il est celui d'organismes sains et bien constitués, qui ont besoin de réparer de grosses dépenses d'énergie. Ces robustes athlètes mangent, boivent et fument comme tout le monde, un peu plus même. C'est que ce qui serait excès pour des bureaucrates ne saurait l'être pour des hommes de sport. Les hygiénistes de manuel

Une série de passes.
Joubert, Burmeester et Norkell s'entraînent à ces passes rapides et précises qui font le succès de leur équipe.

Est-ce le prélude d'une entente ?
Le hockey est méprisé des footballeurs, que ses adeptes accusent de brutalité. Les éclectiques Springbocks réalisera ent-ils une alliance en s'amusant?



Toutes les facultés en jeu.
Les fervents du billard vous diront que les Afrikanders pratiquent là le meilleur entraînement possible pour le football.

pourront méditer jusqu'à la fin des siècles cette navrante constatation : les Néo-Zélandais fumaient la pipe avant chaque partie ; et les Afrikanders ne montrent pas beaucoup plus de retenue.

Les frais de déplacement et de séjour sont remboursés chaque semaine aux équipiers par les soins de leur manager. Un comptable vérifie leur petite note et la solde. E ces brave athlètes ne s'en considèrent pas moins comme d'excellents amateurs. Ont-ils tort de le penser?

Fernand Bidault

LE TROTTING EN HIVER

Pour la première fois, les Parisiens assistent, cette année, à une saison d'hiver de trot ▱ Avantages de cette innovation ▱ Pourquoi le trot est-il préférable en hiver ?

C'est la première année que les Parisiens peuvent assister en hiver à des courses de trot.

L'honneur de cette heureuse innovation revient à la fois à la vigilance de la Société de Demi-Sang et à la sollicitude éclairée du ministre de l'Agriculture. — Il semble qu'il convienne d'applaudir sans réserves à cette intéressante tentative, qui a déjà eu le temps de donner, par ses trois premières réunions, les plus heureux résultats.

Le chapitre de son budget afférent aux prix qu'elle a distribués pendant la dernière campagne s'établit d'ailleurs ainsi :

Courses au trot monté	535,000 fr.			
Courses au trot attelé	249.200 fr.	784,200 fr.	1,006,200 fr.	1.999,400 fr.
Subventions à la province	222,000 fr.			
Courses plates	872,000 fr.	990,290 fr.	993.200 fr.	
Courses d'obstacles	118,200 fr.			
Subventions au cheval d'armes	3,000 fr.			

Au paddock de Vincennes.

Pour la première fois, des courses de trot seront données pendant tout l'hiver. Cette innovation a été accueillie avec satisfaction par les naisseurs, car les trotteurs s'accommodent à merveille du froid, et par les sportsmen, qui ont encore le plaisir d'assister à des courses hippiques.

A côté de la Société d'Encouragement, qui s'occupe exclusivement du cheval de pur sang, dont le criterium est la course plate au galop: à côté de la Société des Steeple chases, qui protège l'élevage des chevaux de selle au moyen des courses à obstacles, la Société pour l'amélioration du cheval français de demi-sang, que préside actuellement M. E. Riotteau, assisté du marquis de Cornulier, du comte Roederer, de M. Marcel Laurent, commissaires des courses, et de M. V. Hunger, secrétaire général, a pour objet de distribuer, sous forme de prix de courses au trot, de généreux encouragements aux chevaux destinés à l'attelage.

Elle concourt à l'amélioration du cheval de demi-sang sur six hippodromes différents : à Saint-Cloud (45 réunions : 28 de plat, 17 de trot); à Vincennes (16 réunions : 9 de trot, 7 mixtes, trot et obstacles) ; à Caen (9 journées : 2 de galop, 3 pour les étalons et 4 de trot) : à Cabourg, où elle fait courir à deux reprises différentes des pur-sang et des demi-sang.

Dans le but d'augmenter ses allocations au demi-sang elle est autorisée à organiser les épreuves qu'elle jugera convenables, réservées aux chevaux de pur sang. C'est ainsi qu'elle a consacré cette année, aux courses plates 872.000 francs, et aux courses d'obstacles 118.200 francs.

Avant la Course.

Le jockey et le propriétaire observent le cheval qui prend part à la course suivante, tâtent les jambes et regardent le harnachement.

De même que la Société de la rue Scribe et que la Société de la rue Castiglione, la Société de la rue d'Astorg est régie par une législation spéciale qui, pour employer l'expression textuelle du grand écuyer de l'empereur, le général Fleury, dans l'exposé des motifs de l'arrêté ministériel du 16 mars 1866, est « l'œuvre des hommes les plus pratiques et les plus compétents ».

L'élevage du trotteur S'inspirant de la loi de 1874, elle n'a jamais cessé d'essayer, par tous les moyens en son pouvoir, de faire produire à l'élevage de notre pays un animal convenant tout à la fois à l'armée et au commerce. Pour faire mieux comprendre, s'il en est besoin, l'importance de cette tâche, dont l'utilité n'est pas discutable, il convient de noter que cet élevage à double fin représente les deux tiers de la production chevaline en France : on peut écrire en effet, sans craindre d'être taxé d'exagération, que sur les cent cinquante mille chevaux environ qui naissent chaque année chez nos éleveurs ou naisseurs, cent mille au moins appartiennent à la race du demi-sang, c'est-à-dire sont issus soit d'étalons nationaux, dont l'un des ascendants au moins s'est vu attribuer par l'administration des haras la qualité de demi-sang, soit d'animaux de trait, croisés avec des animaux de pur-

sang (arrêté du ministre de l'Agriculture en date du 6 juillet 1899).

Il importe de diviser les chevaux de demi-sang en trois classes comprenant la première, les chevaux de course proprement dits, la seconde, les chevaux entraînés uniquement en vue des épreuves d'étalons, la troisième, les chevaux cultivateurs ou de service. L'entraînement et les frais de courses des chevaux de la première catégorie coûtent environ 4.000 fr. par tête et par an : cette dépense doit être réduite approximativement à 200 fr. pour les bêtes appartenant aux deux autres catégories.

Si l'on veut bien considérer que chaque année, en France, ce épreuves publiques sont disputées généralement par 2.500 trotteurs dont 1.100 appartiennent à la première catégorie, 500 à la seconde et 900 à la troisième, il est facile d'établir le montant des frais de course et d'entraînement qui se répartissent entre les propriétaires :

1.100 chevaux	dont l'entretien	revient	à	4.000 fr.	= 4.400.000 fr.
500 —	—	—	à	200 fr.	= 100 000 fr.
900 —	—	—	à	200 fr.	= 180.000 fr.
Au total 2.500 chevaux				et	4,680 000 fr.

Pour couvrir cette dépense annuelle de 4.680.000 francs, les 380 Sociétés françaises de courses au trot, tributaires de la Société de demi-sang offrent en prix 1.096.765 francs, qui, ajoutés au chiffre précité de 1.006.200 francs, forment une somme globale de 2.102.925 francs, à laquelle il convient d'adjoindre le montant des entrées et des forfaits qui s'élève à près de 390.000 francs, soit au total, 2.492.965 francs.

Du rapprochement de ces chiffres il résulte, au préjudice des intéressés un déficit de 2.187.035 fr.

Il est juste de faire remarquer que cette perte est en partie compensée par la plus value, parfois considérable, que les courses donnent aux animaux. Il n'est pas rare de voir les grands étalons atteindre une valeur de 60 à 75.000 francs et les poulinières de grand ordre se vendre de 15 à 20.000 francs.

Néanmoins, on comprendra aisément que la Société du Demi-Sang, en présence de cette situation, ait cherché à augmenter le nombre des allocutions rémunératrices pour l'élevage et à récompenser un plus grand nombre de lauréats. Le ministre de l'Agriculture, dont la bienveillance et la haute protection sont acquises d'avance à toute innovation utile, a bien voulu satisfaire à son légitime désir, dans une certaine mesure, et autoriser l'organisation, au cours de cet hiver, de cinq réunions complémentaires. Il est à souhaiter que, dès l'année prochaine, ce nombre soit encore augmenté.

Le starter se rend au départ.

M. Boitelle, starter des courses de trot, se rend au départ, entouré de ses aides.

Avantages de cette innovation

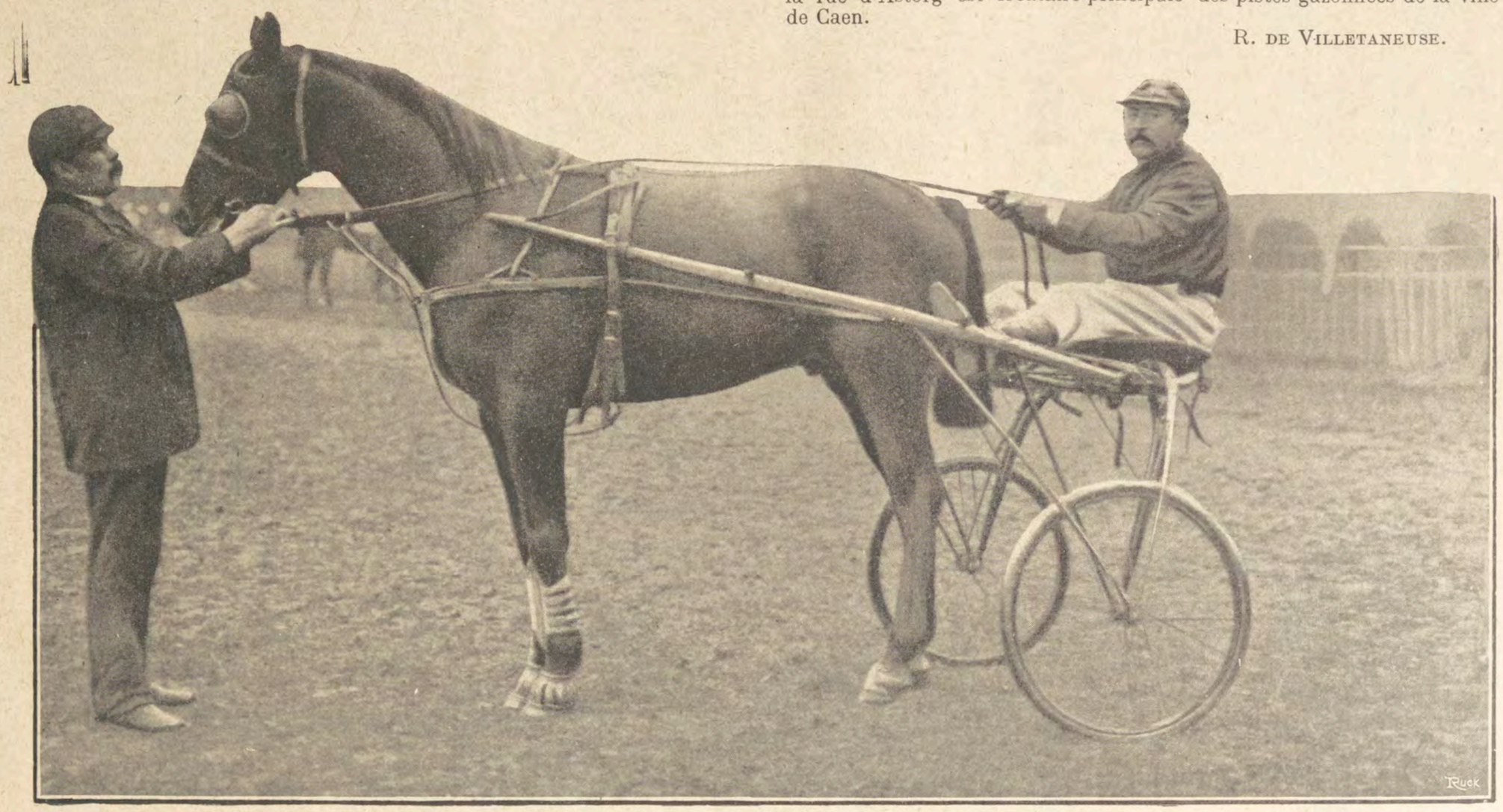
Il serait en effet puéril de nier les nombreux avantages de ces journées supplémentaires : outre qu'elles permettent aux propriétaires-éleveurs de rentrer dans une plus grande partie de leurs débours, elles accroissent les produits du pari mutuel, et par conséquent les ressources de la Société et de l'élevage, en même temps que les revenus destinés aux œuvres de bienfaisance, elles empêchent le petit personnel des employés de l'hippodrome de chômer, elles contribuent à la prospérité des industries et commerces divers qui se rattachent au fonctionnement de l'institution, elles attirent enfin l'attention du public sportif, dont la faveur n'est plus sollicitée par l'intérêt d'épreuves de nature différentes, disputées sur des hippodromes familiers, tout au moins dans la région parisienne.

A ces divers titres, il n'est pas douteux que l'organisation des réunions hivernales de courses de trot ne constitue la réalisation d'un progrès.

Pour finir, il ne nous paraît pas inutile de tracer brièvement l'historique de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval français de demi-sang. Elle existe depuis 1865. C'est l'hippodrome de la ville de Caen qui fut son berceau : les membres de la Société hippique locale, qui étaient locataires directs de la municipalité, sous-louaient à leurs jeunes confrères, pour quelques réunions, la jouissance provisoire de leurs pistes. Plusieurs années après, M. Legoux Lonpré, au mois de septembre de l'année 1879, obtint des édiles de la capitale, la concession de l'hippodrome de Vincennes, que la Société des Steeples avait délaissé au lendemain de la guerre.

Le 6 mars 1895, l'intéressante Société inaugure à Neuilly-Levallois un second hippodrome dont les dimensions, malheureusement trop exiguës, ne devaient pas permettre de satisfaire, dans une mesure suffisante, à tous les intérêts en présence ; aussi ne tarde-t-on pas à l'abandonner et à s'installer, le 15 mars 1901, à Saint-Cloud, sur le plateau de la Fouilleuse... Enfin, depuis 1904, la Société de la rue d'Astorg est locataire principale des pistes gazonnées de la ville de Caen.

R. DE VILLETANEUSE.



Le gagnant du Prix de Goustranville.

Astruc, conduit par Méquignon, vainqueur, le 16 décembre, du Prix de Goustranville, 2.300 mètres (poids libre), 2.000 francs. Astruc, m. b. 6 ans, par Mahomet et Formose, appartient à M. Rondony. Il a accompli le parcours en 3 m. 43 s. 1/5, couvrant le dernier kilomètre en 1 m. 33 s.

NOTES DES ÉDITEURS

Si une course de vitesse automobile est organisée en 1907, ce que nous ne saurions trop désirer, car refuser l'autorisation de cette épreuve serait anéantir toute idée de progrès, nous publierons à cette occasion un numéro spécial dont les attractions seront nombreuses. Le succès de notre numéro de *Noël et du Salon* nous engage à prendre cette décision.

Nous n'en dirons pas davantage aujourd'hui, mais nous reviendrons bientôt sur ce projet, dont la réalisation fera date dans l'histoire automobile.

Nous serions très reconnaissants à nos abonnés de bien vouloir nous indiquer, soit pour des demandes de renseignements, soit pour leur changement d'adresse, le nom de la publication qu'ils reçoivent, et de préférence de joindre à leur lettre leur bande d'abonnement. Cela nous faciliterait les recherches et nous permettrait de leur répondre le jour même de la réception de leur lettre.

Très prochainement nous commencerons la série des hors-texte rétrospectifs que nous avons annoncée. Nous pensons que cette innovation intéressera vivement nos lecteurs qui verront ainsi repasser devant leurs yeux les plus hauts faits de notre histoire sportive.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Un certain nombre de lecteurs nous interrogent sur différents fonds d'Etats; nous leur faisons une réponse commune, qu'on retrouverait d'ailleurs dans plusieurs de nos anciennes causeries de ce journal.

Le culte des fonds d'Etats est une erreur financière très générale dans notre pays. Elle s'y est implantée tout naturellement, parce que la Rente française est le meilleur de tous les fonds d'Etats, surtout pour les capitalistes français, et lorsque les banquiers ont des rentes étrangères à placer en France, ils usent largement d'une comparaison plus facile que juste pour faciliter leurs placements.

Notre 3 0/0 est une valeur à part, semblable à aucune autre, et que nous inscrivons presque toujours en tête des valeurs qui doivent servir de base aux portefeuilles de nos clients. C'est, à notre avis, le seul fonds d'Etat dont les qualités justifient de tous points le faible revenu.

Les autres n'échappent pas aux règles générales de toutes les valeurs; ils sont bons, médiocres ou mauvais et exigent une surveillance continuelle. Nous reconnaissons d'ailleurs que les fonds d'Etats de premier rang comme les consolidés anglais, les rentes belges, hollandaises et suisses présentent toute garantie, mais nous leur préférons des obligations de premier ordre achetées au-dessous du taux de remboursement, et offrant ainsi à leurs propriétaires une augmentation de capital à venir qui compense la déperdition constante de l'or relativement aux besoins de la vie.

Notre réponse est donc très nette : les rentes françaises ont seules une place à part dans les portefeuilles français. Les rentes étrangères, notamment les rentes russes, ne doivent y figurer que pour des fractions peu importantes, et chaque fois que l'occasion devient favorable, il est avantageux de remplacer les fonds étrangers de deuxième ordre par de bonnes obligations. Même si l'on tient à posséder des valeurs étrangères, ce qui est aujourd'hui le cas de beaucoup de capitalistes, ils doivent préférer les obligations étrangères aux fonds d'Etats étrangers. C'est d'ailleurs l'opinion régnante en Angleterre et en Amérique, où l'éducation financière du public est plus avancée que chez nous.

PETITE CORRESPONDANCE

J. 39. Chantilly. — *Faites-vous connaître. Les nouvelles entreprises d'automobiles à Londres sont très nombreuses et difficiles à bien juger, à cause de la grande concurrence qui va avoir lieu. Jusqu'à présent, nous n'avons recommandé que les* Motor-Cab *et, à Paris, les* Taximètres *pour le reste, nous ne pouvons répondre que par lettre particulière.*

P. V., Senlis. — *Vous avez trop de fonds d'Etats étrangers; vendez les N*os *3 et 4 et remplacez-les par des obligations 4 0/0* Union des Tramways. *Vous gagnez un peu en revenu, puisque vos fonds d'Etats ne vous rapportent guère que 4 0/0, tandis que les* Union des Tramways *rapportent net 4,35 0/0. Le principal avantage de cet arbitrage est dans la sécurité et dans la prime au remboursement. Pour répondre aux autres questions il nous faudrait connaître votre portefeuille tout entier, et si vous avez une base de fortune immobilière, cela influe nécessairement sur la bonne composition du portefeuille.*

L. J., Le Mans. — 1° *N'ayez aucune crainte pour vos actions Ouest; le rachat ne vous portera aucun préjudice.*

2° *Nous croyons que vous pouvez conserver vos* Gaz Parisien *encore un temps. Si vous spéculiez nous ne parlerions pas ainsi, parce que nous nous attendons à une oscillation en baisse qui sera passagère la Régie intéressée ayant toutes chances d'être accordée à une autre Compagnie qui est déjà d'accord avec le Gaz parisien.*

3° *Allégez votre portefeuille de quelques mines d'or et prenez à la place des* New England and Clifton *C'est un titre léger de 26 francs ou 5 dollars et la mine est la meilleure parmi les jeunes mines de cuivre de l'Arizona. Elle entre dans la période de sérieuse production et bénéficiera de la hausse du métal.*

M. Pneu 38. — *Puisque vous voyagez tant à l'étranger, vous devez être familiarisé avec les idées anglaises sur les placements. Prenez des obligations* Puebla Tramway Light & Power *et des actions* Tramways de Mexico. *Le développement du Mexique est surprenant, les deux valeurs sont sûres et la seconde aura une plus-value importante. Demandez-nous la* Revue Internationale des valeurs de placement, *où vous trouverez tous les renseignements sur ces valeurs et nous vous en ferons le service gratis. Pour votre autre question, voyez ce que nous répondons plus haut à* J. 39 Chantilly.

X. Y. 101. — *Faites-vous connaître. Nous vous enverrons des documents précis sur l'*Alberta. *C'est une société de terrains dans les meilleures terres à blé du nord-ouest américain. L'action nominale de 250 francs vaut 350 francs actuellement, mais les terres qui ont été achetées 4 1/2 dollars en moyenne l'acre se vendent de 10 à 12 dollars l'acre.*

Marie-Louise, Tours. — *Vos obligations N*os *2 et 5 sont à des cours supérieurs au taux de remboursement. Vous devez vendre tout de suite. Un bon remploi serait l'obligation* Union des Tramways; *voyez ce que nous disons à* P. V. Senlis. *Vos N*os *ne sont pas sortis.*

Jean Louis, Vannes. — *En général, nous partageons le portefeuille en trois parties : le tiers en valeurs de tout repos facilement réalisables, 3 0/0 obligations de la Ville de Paris, foncières ou des grandes lignes de chemins de fer; la moyenne de revenu est à peine 3 0/0. Un second tiers en valeurs très solides rapportant environ 4 0/0 obligations de toute sécurité comme les* Union des Tramways *ou actions de grandes sociétés métallurgiques comme les* Chantiers de la Loire *ou actions privilégiées comme l'*Est de Lyon. *Ce second tiers doit se composer surtout d'obligations industrielles. Enfin un troisième tiers de valeurs solides ayant grand avenir et devant donner de fortes plus-values comme l'action* Ekela-Kadei-Sangha, *l'action* New England & Clifton, *l'action* Chaussures Frauenfeld, *l'action* Alberta, *l'action* Tramways de Mexico. *C'est dans cette catégorie que figurent les titres nouveaux que nous croyons susceptibles de grands bénéfices, mais c'est aussi la partie du portefeuille qui exige le plus d'études et de surveillance.*

Envoyez-nous votre liste, nous vous soumettrons un travail d'ensemble.

V. de R., à Lyon. — *La métallurgie française a sans doute une ère de prospérité assez longue à parcourir. Conservez vos* Forges du Nord et de l'Est, *vos* Aciéries de la Marine et de Longwy, Montbard *est en bonne voie. Au contraire, réalisez vos* Phosphates de Gafsa, *dont les cours nous paraissent trop poussés, relativement aux dividendes possibles; portez ces fonds sur les valeurs de cuivre nouvelles et les nitrates.* New England & Clifton *et* Lagunas *nous semblent indiqués.*

X. Z. N. 22. — *Les nouvelles introductions à la cote sont bien nombreuses, mais sur le petit marché nous distinguons les* Cuirs de St Bons *et le* Spies Petroleum *qui ont des chances sérieuses de relèvement. Soyez prudent sur les valeurs lancées nouvellement. — Vos numéros ne sont pas sortis.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris

BLOC-NOTES

* * *

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pourquoi un antidérapant s'use plus vite qu'un pneu ordinaire.

Tout pneumatique se compose de deux parties bien distinctes :

1° La carcasse, qui en constitue le support et qui est destinée à résister à la pression intérieure de l'air et à supporter les efforts de flexion;

2° Le croissant qui peut être rapporté ou au contraire vulcanisé sur la carcasse, qui peut être encore ou rond ou plat ou enfin antidérapant.

Le croissant, qui est la partie du pneumatique qui vient en contact avec le sol, est donc destiné à résister à l'usure du sol, et, en outre, à s'opposer, dans certain cas, au dérapage.

Quel que soit le type de croissant dont elle est recouverte, la carcasse ne reçoit les réactions de la route que par l'intermédiaire du croissant. Par conséquent, au point de vue de la durée de cette carcasse, il n'est pas indifférent qu'elle soit munie d'un type quelconque de croissant. Si donc, par exemple, nous prenons deux carcasses absolument identiques et que nous les garnissions, l'une d'un croissant lisse, l'autre d'une bande antidérapante — telle la Semelle Michelin — les deux pneus ainsi confectionnés auront en principe une durée inégale, et c'est la carcasse recouverte de la bande antidérapante, en l'espèce la Semelle Michelin, qui périra la première.

En effet, l'antidérapant est un pneumatique destiné à s'opposer au moment voulu au déplacement latéral de la voiture, mais ce résultat n'est obtenu que grâce à l'interposition des rivets métalliques sur la surface de ce pneu, interposition d'où résulte une adhérence considérable de l'enveloppe avec le sol. Par conséquent, tout effort ou réaction sera intégralement absorbé par l'enveloppe antidérapante.

Pour être efficace, il faut nécessairement que l'antidérapant soit brutal, et il n'est malheureusement brutal qu'au détriment même de la durée du bandage.

Ajoutons d'ailleurs que, quelle que soit la forme qu'affecte l'antidérapant, qu'il comporte une simple bande de cuir, qu'il en soit recouvert entièrement ou n'en comporte aucune trace, le résultat est identique, la présence d'une garniture métallique entraînant toujours comme conséquence une fatigue plus rapide.

Un pneu lisse, au contraire, a avec le sol une adhérence bien moindre. Il atténue la violence de l'effort ou de la réaction. Il glisse sur le sol, sous l'effet d'un coup de frein un peu brusque, ou il patine légèrement dans le cas d'un embrayage précipité. Et, certes, la carcasse ne peut que bien se trouver de cette atténuation.

Il est certain qu'en évitant par une manière de conduire très sage toute violence ou toute brusquerie, on peut dans une large mesure atténuer les causes de détérioration d'un antidérapant. Mais il est certain aussi que, dans des conditions analogues, le pneu lisse eût profité davantage encore de cette sagesse dans la conduite.

Il faut donc bien s'attendre, en employant des antidérapants, à ce que l'usure des bandages soit plus rapide que s'il s'agissait de pneu lisses. Nous l'avons déjà dit, d'ailleurs, mais il nous semble qu'en cette saison où l'usage des antidérapants se fait impérieusement sentir, il était bon que nous le répétions pour éviter toute équivoque.

Il faut pourtant ajouter, à la décharge de l'antidérapant, que si les causes d'usure prématurée que nous venons d'examiner sont fatales et tiennent de sa nature même, il présente cependant l'avantage sur le pneu lisse d'être bien moins facilement attaquable par les silex, les tessons de bouteilles, les clous, etc., etc. Cet avantage compense dans une large mesure les inconvénients relevés à sa charge, et justifie l'emploi en toute saison de nos Semelles Michelin par beaucoup d'automobilistes qui, d'ailleurs, s'en trouvent bien.

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — Paris. — L.-H. Motti

Le Gérant : JARRIGE.